der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

MÄRZ

3/79

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

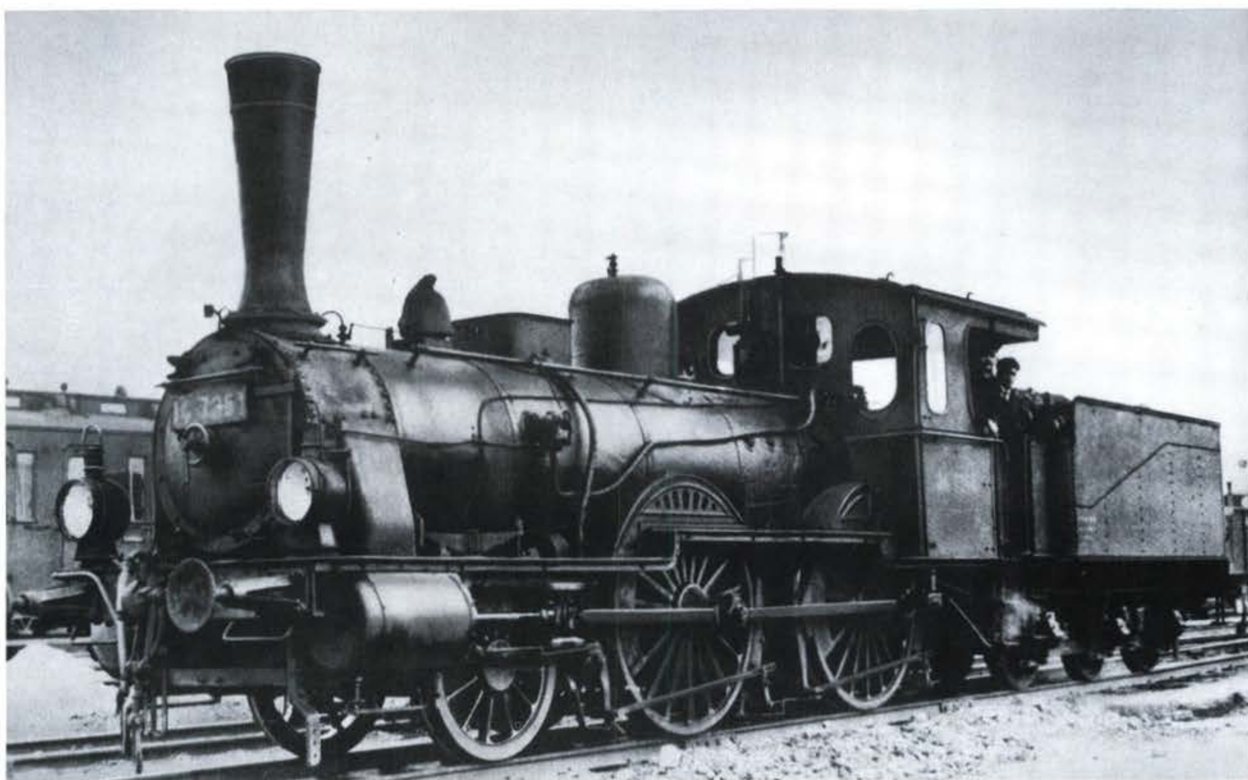
32542

Unsere historische Foto-Ecke



Der D 41 im Eisenbahnknotenpunkt Bebra (heute BRD), gefördert von der sä. XX HV 213 Ende der 20er Jahre.
Foto: Sammlung Schubert, Riesa

Lokomotive Nr. 34 7351 (ex pr. P3[1], FFB-Nr. 121), gebaut 1892, hier im Hauptbahnhof Rostock um das Jahr 1925
Foto: Eschenburg



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2041276

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat — wer braucht?") betreffen, sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 18.12.1978
Geplante Auslieferung: 12.3.1979

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn

3 März 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Seite

Titelbild
Unser Foto zeigt einen Eilzug auf der Strecke Dresden—Zittau beim Bk Hellerau, gefördert von der Diesellokomotive 118203. Dieses Triebfahrzeug war übrigens das als erstes an die DR ausgelieferte der Serienlokomotiven der BR 118.2, also der C'C'-Ausführung. Es gelangte am 12. August 1966 in den Betriebseinsatz. Seine beiden Vorläufermaschinen mit der Achsfolge C'C' waren Baumuster, von denen die 118201 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1964 ausgestellt wurde, während man die 118202 (ex V 180202) als V 240001 einreihte, da diese Lokomotive mit zwei Dieselmotoren zu je 1200 PS (etwa 890 kW) ausgerüstet worden war.
Die 118203 bekam eine modern gestaltete Führerstandstirn- und Seitenpartie aus GFP, wie sie auch beispielsweise die 118059 aus der B'B'-Serie hatte.
Das Foto wurde vor genau einem Jahr aufgenommen.

Foto: Rudolf Heym, Suhl

Rücktitelbild
Dieses Bild gehört noch zum Beitrag „eine 141jährige Dampflokgeschichte ging zu Ende..." auf Seite 66ff in diesem Heft. Michael Schrödter aus Leipzig nahm es am 21. März 1976 im Bw Leipzig West vor dem Schuppen 2 auf. Diese herrliche Dampfschnellzuglok-Parade umfaßte damals folgende Lokomotiven: 032186 (Halle P), 012207 (Dresden), 032154 (Halberstadt), 032121/032155 (beide Leipzig West), 011511 (Bln-Ostbf) und 032162 (Leipzig West).

Foto: Michael Schrödter, Leipzig

Dipl.-Ing. ANDREAS MANSCH (DMV), Mölkau / WOLFGANG BAHNERT (DMV), Leipzig

Eine 141jährige Dampflokgeschichte ging zu Ende

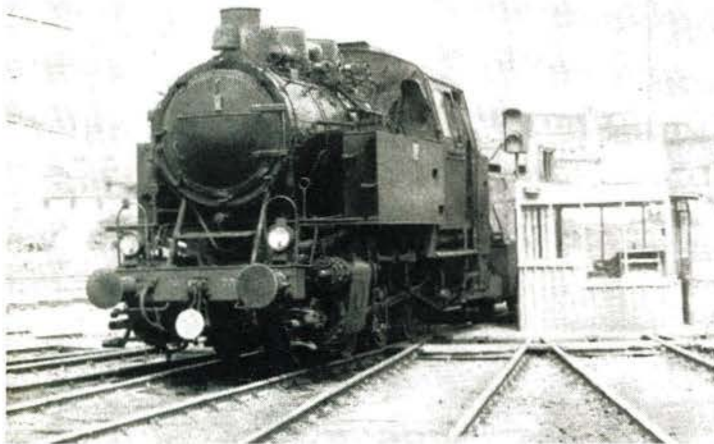
Betrachtungen zum Abschluß des Traktionswechsels in Leipzig

Der Platz Leipzigs im Netz der Eisenbahnen im mitteleuropäischen Raum als bedeutender Eisenbahnknoten ist unbestritten. Nicht nur wegen des imposanten Bauwerks des Leipziger Hauptbahnhofs ist diese Tatsache belegt. Die Bedeutung dieser Stadt als Knotenpunkt wichtiger Ferneisenbahnverbindungen hatte schon Friedrich List in seinen Betrachtungen zu einem deutschen Eisenbahnnetz erkannt. So war es eine logische Folge, daß bald nach der Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahnlinie Leipzig–Dresden weitere Strecken Leipzig erreichten. Mit Eröffnung des ersten Teilstücks der Leipzig–Dresdner-Eisenbahn im Jahre 1837 kamen die ersten Dampflokomotiven nach Leipzig und waren hier über 141 Jahre beheimatet. Es ist schon heute absehbar, daß in keinem anderen deutschen Ort Dampflokomotiven so lange stationiert gewesen sein werden. Der Abschluß des Traktionswechsels in Leipziger Bahnbetriebswerken im Jahre 1978 kann deshalb als ein historisches Datum in der Eisenbahngeschichte angesehen werden. Deshalb soll diesem Ereignis der folgende Beitrag gewidmet sein, obwohl es allgemein unüblich ist, ein 141jähriges Jubiläum öffentlich zu würdigen.

Ein besonderer Tag

Bahnhof Leipzig-Hauptbahnhof, Sonnabend, der 30. September 1978:
Ein neblig trüber Herbstmorgen, an dem auf diesem Großstadtbahnhof der Eisenbahnbetrieb wie an jedem anderen Tag zu verlaufen scheint. Am Bahnsteig 15 finden sich die Reisenden ein, die den D 562 erwarten, der sie 8.58 Uhr nach Berlin bringen soll. Nur dem aufmerksamen Beobachter fällt auf, daß neben den Benutzern des Zugs auch zahlreiche Eisenbahnfreunde, meist mit Fotoapparaten und Kameras „bewaffnet", eingetroffen sind. Diese stehen außerhalb der großen Bahnhofshalle diskutierend in kleinen Gruppen zusammen, schimpfen einmütig über das schlechte Fotowetter und beobachten sorgfältig das ausgedehnte Betriebsgelände des Bahnhofs. Es ist unschwer zu erkennen, daß für diese Fans der Schnellzug Plauen–Berlin eine besondere Bedeutung hat. Des Rätsels Lösung ist in dem an diesem Tage stattfindenden Fahrplanwechsel zu suchen. Mit ihm wird nicht nur ein Fahrplan durch einen neuen ersetzt werden, sondern auch letztmalig eine in einem Leipziger Bahnbetriebswerk beheimatete Dampflokomotive ihre Planleistung durchführen. Mit diesem Tage geht eine über 141 Jahre währende Dampflokgeschichte zu Ende. Ein Ereignis, das sich in Interessentenkreisen rechtzeitig herumgesprochen hatte und nun auf ungezählte Meter Film gebannt werden soll. Als besonderer Leckerbissen wird vom Bw Leipzig Hbf-West die Bespannung des D 562 mit zwei Lokomotiven der Baureihe 03.2 erfolgen.
Nach der Ankunft des Zugs sind das die 03 2254 als Zuglok und die 03 2058 als Vorspannlok.
Nach Erteilung des Abfahrsignals Zp 9a an den Triebfahrzeugführer durch die Aufsicht ertönt ein kurzer Achtungspfiff, und der Zug setzt sich mit den vierfachen Stößen beider Zwillingsmaschinen in Bewegung.
Diese Szene begleiten die vielfachen Auslösergeräusche der Fotoapparate, das Surren der Kameras und die interessierten Blicke der „nur" als Beobachter gekommenen Eisenbahnfreunde. Auf der Fahrt bis Berlin und zurück soll sich das alles noch hunderte Male wiederholen, denn auch an der Strecke hat sich das Ereignis herumgesprochen.
Wir wollen hier den Zug nicht weiter auf seiner Fahrt verfolgen, sondern das Ereignis zum Anlaß nehmen, eine Reminiszenz über diese am 30. September 1978 abgeschlossene Etappe des Traktionswandels in unserer Republik halten. Die zur Untermalung des Textes ausgewählten Fotos aus den letzten 30 Jahren sind dabei nicht zuletzt auch dokumentarische Zeugen der Entwicklung unseres sozialistischen Eisenbahnwesens.

Bild 1 Die noch als Werklokomotive Nr. 5 des Raw „Einheit" in Leipzig erhalten gebliebene 80 009 bei der Fahrt zum Auswaschen zum Bw Le Süd im April 1978



Als es nur Dampflokomotiven gab...

Als sich am 24. April 1837 vormittags 9 Uhr der erste Zug von Leipzig aus in Bewegung setzte und damit offiziell das erste Teilstück der Leipzig–Dresdner-Eisenbahn eröffnete, gestaltete sich dieses Ereignis weitaus sensationeller als es 1978 bei der letzten Leipziger Dampflok der Fall war. Stellte es doch seinerzeit für die Stadt Leipzig, das damalige Königreich Sachsen und auch für ganz Deutschland einen bedeutenden Markstein in der technischen Revolution dar. Heute darf die seinerzeit noch aus England eingeführte Lokomotive „Blitz", eine Maschine der Achsfolge B, als die erste in Leipzig beheimatete Dampflokomotive gelten. Die ihr in den nächsten Jahren folgenden Lokomotiven waren in ihrer Form und den technischen Parametern auf Grund des schnellen Entwicklungstempos im Lokomotivbau recht vielgestaltig. Das brachte es mit sich, daß ihre Lebensdauer oft nur sehr kurz war und wir heute nur sehr wenig über diese Maschinen wissen.
Die Typenvielfalt wurde noch gefördert durch die zahlreichen Eisenbahngesellschaften, die in Leipzig einen Endpunkt ihrer Strecken hatten. Um die Jahrhundertwende waren es immerhin 6 verschiedene Bahnverwaltungen, von der jede über einen separaten Endbahnhof verfügte. Zu jedem gehörte natürlich auch ein eigenes „Heizhaus", wie damals die Bahnbetriebswerke bezeichnet wurden. In diesen Heizhäusern war natürlich alles das stationiert, was nach dem damaligen Erkenntnisstand im Lokomotivbau Rang und Namen hatte. Gingen doch von Leipzig bedeutende Strecken mit überregionalem Charakter aus, die den Einsatz leistungsstarker Maschinen erforderten.
So wurden in Leipzig die sächsischen Lokomotiven VIII V2 und IIIb genauso heimisch wie die preußischen S3 und P3. Später kamen die bis in die jüngste Vergangenheit be-



Bild 2 Die letzte pr. P8 des Bw Le Süd im Frühjahr 1970 vor dem P 2526 auf dem Bf Leipzig-Bayr. Bf

kannten Baureihen wie sä XII HV (BR 17^7), pr S10 (BR 17), pr P8 (BR 38^{10-40}) nach Leipzig. Die Vielzahl der im recht aufwendigen Rangierdienst eingesetzten Lokomotiven sei nur am Rande erwähnt.
Die Zersplitterung des Eisenbahnbetriebs im Leipziger Raum führte am Ende des vergangenen Jahrhunderts zu immer größeren Problemen bei der Bewältigung des Reise- und Güterverkehrs, die dazu führten, daß der uns allen bekannte Leipziger Hauptbahnhof errichtet wurde.
Mit der Auflassung der meisten alten Kopfbahnhöfe wurden gleichzeitig die Bahnbetriebswerke Leipzigs neu geordnet. Mit dem Hauptbahnhof entstanden die 3 Bahnbetriebswerke Leipzig Hbf-West, -Nord und -Süd (nachfolgend Bw West, Bw Nord und Bw Süd genannt). Ihre Lage im Vorfeld des Bahnhofs bestimmte die Zuordnung der Leistungen, wobei die zweckmäßige Anordnung innerhalb der Gleisanlagen kurze und wenig betriebsbehindernde Lokfahrten von und zu den Bahnsteigen gestattete.
Das Bw West stellte mit den Triebfahrzeugen aus Schuppen II die Bespannung für Züge in Richtung Thüringen (Erfurt, Gera) und Eilenburg; aus Schuppen I in Richtung Halle und Bitterfeld. Das Bw Nord war für Züge in Richtung Süden (Zwickau, Reichenbach) verantwortlich und das Bw Süd für solche in Richtung Dresden und Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt). Die noch verbliebenen oder zum Teil neu errichteten Bahnbetriebswerke an der Peripherie des Eisenbahnknotens bekamen ausschließlich Aufgaben im Güterzugdienst und Nahverkehr zugewiesen.

Erste Angriffe auf das Dampflokmonopol

Die Zeit nach dem ersten Weltkrieg und nach Gründung der Deutschen Reichsbahn brachte allgemein bekannte Lokbaureihen wie die P 10 (BR39), 03 und 01^{10} nach Leipzig. Eine speziell für den Rangierdienst auf großen Reisezugbahnhöfen konzipierte Lokomotive, die BR 80, ist, wie kaum eine andere, für Leipzig als typisch anzusehen.
In dieser Zeit deutete sich bereits am Horizont der geschichtlichen Entwicklung an, daß die Dampflokomotive einmal ausgedient haben wird, da sie in ihrer Entwicklung auf dem Höhepunkt angekommen war. Am 19. Dezember 1922 wurde der planmäßige elektrische Zugbetrieb von Leipzig nach Halle und Dessau mit Einphasenwechselstromlokomotiven für 16 2/3 Hz und 15 kV eröffnet, nachdem bereits 1914 der elektrische Versuchsbetrieb mit 15 Hz und 10 kV zwischen Leipzig und Dessau aufgenommen worden war, aber wegen des ersten Weltkriegs zur Einstellung gezwungen wurde. Die mit der Elektrifizierung neu nach Leipzig gekommenen Triebfahrzeuge erhielten ihre Heimat im Bw West. Ein weiterer Höhepunkt wurde 1928 mit der Inbetriebnahme der ersten Elektrotriebwagen der DR (ET 41) erreicht. 1942 nahm diese erste Etappe des Traktionswechsels in Leipzig mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke Leipzig—Weißenfels ihren vorläufigen Abschluß. Die noch heute vorhandenen Triebfahrzeuge der Baureihen 204 und 244 sind Zeugen dieser Zeit und damals wie heute in Leipzig beheimatet.
Der zweite Weltkrieg beendete jäh diese Entwicklung. Die Zerstörungen an allen Anlagen sowie die Reparationsverpflichtungen gegenüber der Sowjetunion führten schließlich zum Rückbau der Fahrleitungsanlagen und somit wieder zum ausschließlichen Dampfbetrieb.

Elektrische und Diesellokomotiven setzen sich durch

Das Wiederingangsetzen des Eisenbahnbetriebs war für die Eisenbahner Leipzigs ein schweres Unterfangen. Der Hauptbahnhof lag in Trümmern, ein Großteil der verbliebenen Fahrzeuge war kaum einsatzfähig. Nachdem die amerikanische Besatzungsmacht erste Versuche, die zerstörten Anlagen wieder zu errichten, zeitweise behinderte, kam mit dem berühmten Befehl Nr. 8 der SMAD der Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone und somit auch in Leipzig wieder in Gang. An Traktionsumstellung war jedoch in diesen ersten Nachkriegsjahren noch nicht zu denken. Heute mögen die Leistungen der Eisenbahner in jener Zeit bereits legendär erscheinen. Galt es mit teilweise über 40 Jahre alten Fahrzeugen, die sich in einem mangelhaften Unterhaltungszustand befanden, maximale Beförderungsleistungen zu erbringen.
Mit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik im Jahre 1949 konnte das von den Aktivisten der ersten Stunde begonnene Aufbauwerk planmäßig fortgesetzt werden. In der jungen DDR entstand eine eigene Lokomotivindustrie. Die von ihr entwickelten Neubau-Dampflokomotiven sollten die überalterten Fahrzeuge ablösen. Nach Leipziger Bahnbetriebswerken kamen auch diese neuen Maschinen, so z. B. ab 1957 die BR 23^{10} und 65^{10} nach den Bw West und Süd.
Bevor die neuen Traktionsarten von den Leipziger Bahnbetriebswerken Besitz ergriffen, waren in den beiden Bahnbetriebswerken West und Süd (das Bw Nord wurde nach dem zweiten Weltkrieg dem Bw Süd angegliedert) folgende Baureihen — zum Teil nur kurzzeitig — beheimatet:
Bw West: 03^{0-2}, 38^{10-40}, 41, 65^{10}, 74^{5-12}, 80, 89
Bw Süd: 23^{10}, 38^{10-40}, 52, 55, 65^{10}, 74^{5-12}, 89^{70}, 92, 94^{5-16}
Mit der Ablösung der Dampflokomotiven konnte 1958 mit der Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs nach Dessau und Halle erneut begonnen werden. Das Rückgrat dieser Traktion wurde aus dem Vorkriegsbestand verschiedener Baureihen gebildet, deren Heimat wieder das Bw West

Bild 3 Die 65 1013 war die letzte 65er des Bw Le Süd, stationiert in Trebsen. Für die Beförderung eines Sonderzugs der AG 6/7 wurde sie im Sommer 1976 noch einmal nach Leipzig geholt.





Bild 4 Die letzte Lokomotive der BR 35 im Einsatz (Le Süd). Hier war die 35 1080 vor den P 9764 gespannt und befand sich zum Aufnahmezeitpunkt gerade in Bad Lausick (März 1974).

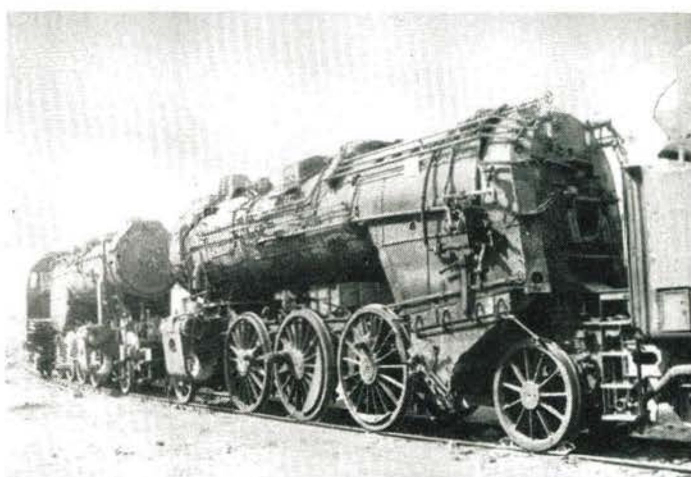


Bild 5 Das unvermeidliche Ende — die 35 1007 und im Hintergrund die 65 1037 werden im Frühjahr 1976 im Bw Le Süd zerlegt.

wurde. Zu Beginn der sechziger Jahre war der Lokomotivbau unserer Republik in der Lage, auch elektrische Triebfahrzeuge der Baureihen E 11 und E 42 der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung stellen zu können. Diese bestimmen heute als Baureihen 211 und 242 das Bild im Bw West.
Für den Rangierdienst im Leipziger Hauptbahnhof zeigte sich, daß die kleinen Dampflokomotiven der BR 80 den Anforderungen nicht mehr genügten. Da als Ersatz noch keine geeigneten anderen Maschinen zur Verfügung standen, entschloß sich die DR zum Import von 20 dieselelektrischen Lokomotiven der BR V 75 (heute BR 107). Die ersten Triebfahrzeuge hiervon wurden im Dezember 1962 in Dienst gestellt. Da diese ausschließlich in Leipzig zum Einsatz kamen, können sie als typische „Leipziger" angesehen werden. Heute sind sie bereits weitgehend von der BR 106, die ab Frühjahr 1962 zum Einsatz kam, abgelöst worden. Der Vollständigkeit halber muß erwähnt werden, daß als erste Leipziger Diesellokomotiven die V 15 1004 und V 15 1009 am 24. November 1962 vom Bw Süd übernommen wurden. Mit der Entwicklung von Diesellokomotiven aus eigener Produktion und Indienststellung der Baureihen V 180 (heute BR 118) ab 1964 und V 100 (heute BR 110) ab 1967 wurde die endgültige Ablösung der Dampflokomotiven nur noch eine Frage der Zeit. Die neuen Dieseltriebfahrzeuge kamen in großen Stückzahlen in die Leipziger Bahnbetriebswerke. Die vorläufig letzte Baureihe, die im Bw Süd in Dienst gestellt wurde, ist die sowjetische Großdiesellokomotive der Baureihe 132. Sie bekam ihre Aufgabe in erster Linie im Schnellzugdienst auf den noch nicht elektrifizierten Strekken zugewiesen.

Bild 6 Vor dem E 775 im Bf Hopfgarten/Sa. die letzte 03 des Bw Le Süd im April 1974



Die Aufgabenteilung zwischen den beiden im Bereich des Hauptbahnhofs befindlichen Bahnbetriebswerken wird heute durch die Traktionsarten bestimmt. Das Bw West betreut vorwiegend elektrische Triebfahrzeuge und das Bw Süd ausschließlich Diesellokomotiven. Die Dampflokbehandlungsanlagen im Bw Süd haben seit einigen Jahren einer modernen Tankanlage Platz gemacht. Im Bw West sind sie noch am Schuppen I vorhanden und werden hier auch künftig noch nicht ganz entbehrlich sein. Denn für die Eisenbahnfreunde ist in Leipzig die Dampflokzeit noch nicht ganz beendet. Planmäßig kommen noch wenige Züge mit Dampflokomotiven aus Saalfeld und Lutherstadt Wittenberg in Leipzig an.
Rückblickend können wir heute im 30. Jahr unserer Republik sagen, daß diese großartige Leistung bei der Durchsetzung des technischen Fortschritts im Rahmen des Traktionswechsels ein für jedermann sichtbares Werk des friedlichen sozialistischen Aufbaus ist. Sozialistische Rationalisierung — wir verstehen darunter Einführung neuer Technik und Technologie, ohne daß auch nur ein Werktätiger seinen Arbeitsplatz verliert, sich jedoch wesentliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen ergeben und die Arbeitsproduktivität erhöht wird — ist mit dieser Entwicklung wahrhaft schulmäßig demonstriert worden.
Kehren wir abschließend zurück zum 30. September 1978: Der D 567 kehrt nachmittags mit den beiden 03.2 des Bw West aus Berlin zurück. Am Bahnsteig das gleiche Schauspiel wie am Morgen. Nachdem der Zug aus Gleis 18 wieder in Richtung Reichenbach/V. ausgefahren ist, setzen sich beide Lokomotiven zum Schuppen II des Bw West in Bewegung. Es ist die endgültig letzte planmäßige Fahrt in ihr langjähriges Heimat-Bw. Das Zugpaar D 562/D 567 wird ab 1. Oktober 1978 mit Diesellokomotiven der BR 132 bespannt. In schon greifbarer Zukunft, wenn der Fahrdraht bis Berlin reicht, werden es elektrische Triebfahrzeuge sein.

Literaturangaben

[1] Glatte, W. / Reinhardt, L.: Diesellok-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1970
[2] Bäzold, D. / Fiebig, G.: Ellok' Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1971
[3] Weisbrod, M. / Müller, H. / Petznick, W.: Dampflok-Archiv Band 1, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1976
[4] Schuchardt, A. G. / Illner, G.: 50 Jahre Leipzig Hauptbahnhof, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1965
[5] —: Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin, 1935
[6] Bäzold, D.: 20 Jahre elektrischer Zugbetrieb in der DDR, Der Modelleisenbahner, Berlin, 10/75, S. 285 ff.



7

Bild 7 Am 20. Dezember 1958 eröffnete die E 04 03 den elektrischen Betrieb zwischen Leipzig und Halle

Bild 8 Und hier die erste Leipziger 110 (ex V 100) vom Bw Le Süd vor P 1508 auf dem Bf Großbothen (1967)

Bild 9 Das Bw Le Süd erhielt auch die ersten Diesellokomotiven der BR V 180.2, hier die V 180 297 (jetzt: 118 297) vor P 1508 im Bf Großbothen im Frühjahr 1968

Bild 10 Bf Leipzig Hbf, am 30. September 1978: Der D 567 mit dem 03 2254 und 03 2058 fährt in das Gleis 18 ein. Dieses war die letzte Zugförderungsleistung der beiden Schnellzugdampflokomotiven, die in Leipzig beheimatet waren.

Fotos: Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig, (6) Dieter Bäzold (DMV), Leipzig (2), Bernd Stölzel, Leipzig, (2)

Eine 141jährige Dampflokgeschichte ging zu Ende

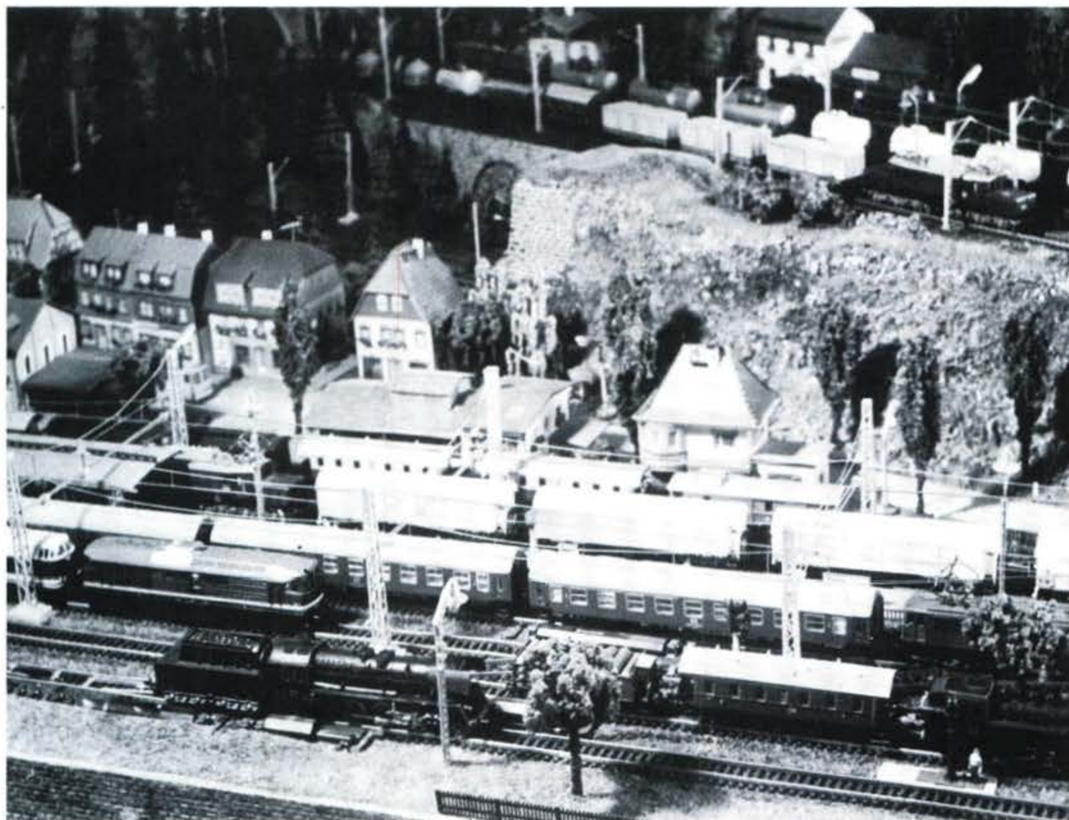


8



9

10



1

Die bessere Hälfte stimmte zu



2

Bild 1 Ausschnitt aus dem Zwischenbahnhof „Klingenberg-Colmnitz", der über einen regen Betrieb verfügt.

Bild 2 Die Nebenstrecke führt über eine Rampe hinauf und herunter. Eine 2gleisige Strecke wird nur vorgetäuscht.

Bilder 3 und 4 Blick auf Bahnhof und Ort „Neukirch" mit Sägewerksanschluß und Wegübergang

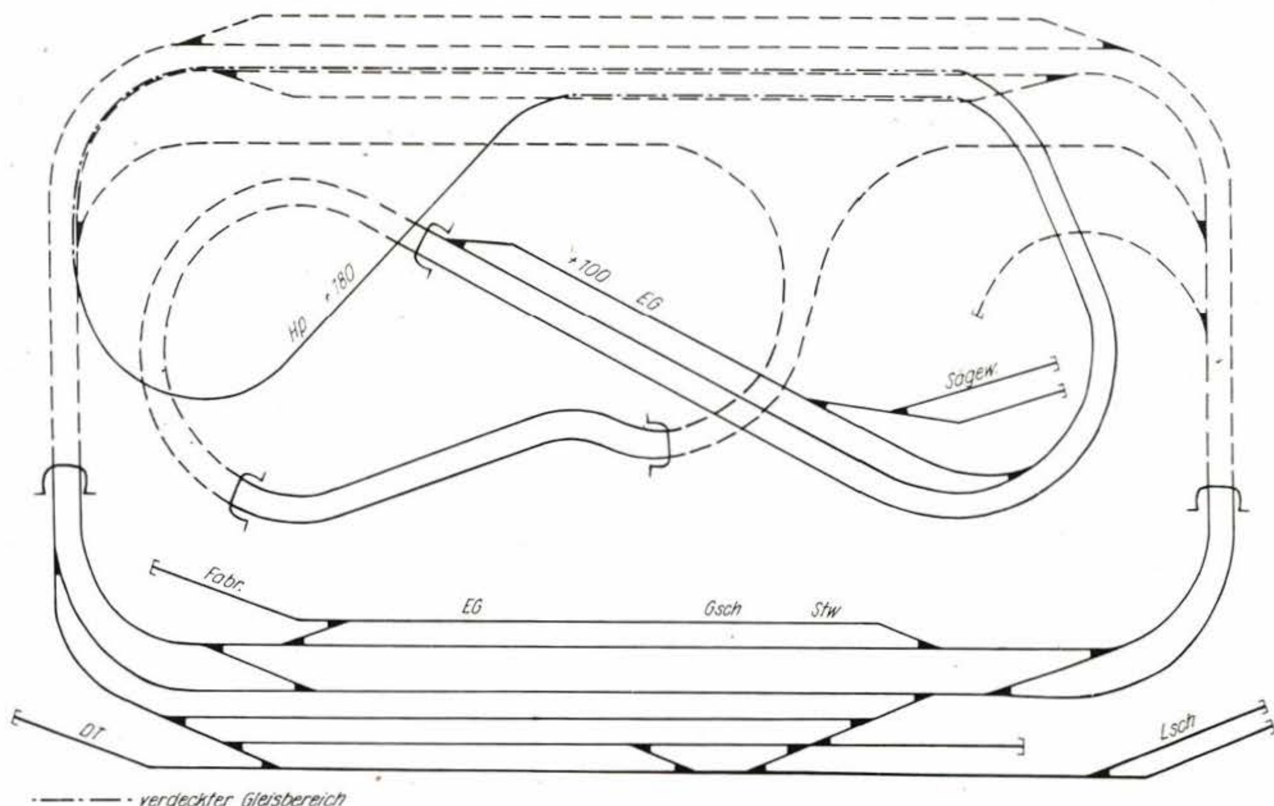
Fotos: Ralf Kühne, Leipzig

3



4





Wenn man eine unserer modernen Neubauwohnungen bewohnt und eine Familie hat, dann ist es eine Grundvoraussetzung, daß die Familienratsvorsitzende, sprich „bessere Hälfte", ihre Zustimmung erteilt, will man sich eine Modellbahn-Heimanlage bauen. Dieses glückliche Einverständnis hatte der 42jährige Meister der VEI—Maschinenbau, Herr Ralf Kühne aus Leipzig, bevor er daranging, eine Klappanlage in TT mit einer Grundplattengröße von 1500 mm × 2500 mm aufzubauen. Seit 5 Jahren liest er unsere Fachzeitschrift, und genau so lange befaßt er sich auch mit der Modelleisenbahn. Doch bekanntlich ist aller Anfang schwer, und so ging es auch Herrn Kühne. Er schreibt: „Modelleisenbahner wurde ich erst durch die harten Worte eines Kollegen, der selbst ein versierter Modellbahnfreund ist. Ich hatte für meinen damals 5 Jahre alten Sohn eine Anlage von 900 mm × 1300 mm gebaut, und die darauf befindliche Tunnelpartie bezeichnete eben dieser Kollege als ‚Mäuselöcher'! Diese harten Worte trafen mich damals sehr, und nach Besichtigung seiner Heimanlage rief mich beides zu einer Art Wettbewerb heraus. So wurde ich dann zum Modelleisenbahner."

An die jetzige TT-Anlage stellte ich folgende Anforderungen:

— Einfache, aber sichere Klappvorrichtung für den Ruhezustand
— Separat angeordnetes Bedienungspult
— Zugänglichkeit jederzeit zu beiden Längsseiten
— Vermeidung des für manche Anlagen typischen „Achterbahnbilds"
— einfachste Bedienungsmöglichkeit durch 1 oder 2 Personen
— teilautomatischer Betrieb und vollautomatischer bei Vorführung
— Verkehr möglichst langer Züge auf langer Fahrstrecke
— trotzdem Rangiermöglichkeiten und
— Einsatz aller drei Traktionsarten.

Letzter Punkt dieses Forderungsprogramms ordnete auch schon die Anlage in eine bestimmte Epoche, nämlich auf die Gegenwart, wo gerade noch alle drei Traktionsarten anzutreffen sind. Landschaftlich gesehen sollte die Anlage irgendwo im Mittelgebirge zu Hause sein.

Die Streckenführung der Nebenbahn geht über Rampen hinauf und herunter. Dadurch wird eine 2gleisige Strecke vorgetäuscht und jeglicher Achterbahn-Eindruck verwischt. Die gesamte Anlage wurde mit Fahrleitung überspannt. Im verdeckten Teil entstand diese natürlich im Eigenbau. Ein 4gleisiger Schattenbahnhof erlaubt mir einen abwechslungsreichen Zugbetrieb auf Haupt- und Nebenbahn. Durch die Anordnung von 38 abschaltbaren Gleisabschnitten — vor sämtlichen Bahnhofsbereichen, im Lokschuppen, an der Dieseltankstelle, in den Anschlußbahnen einer Fabrik und eines Sägewerks und im Schattenbahnhof — können insgesamt 25 Triebfahrzeuge eingesetzt werden. An die 100 Wagen aller Art finden auf meiner Anlage Platz, ohne diese zu überladen. Bei Automatik verkehren sogar 7 Züge gleichzeitig. Zusätzlich können noch im halbautomatischen Betrieb ein Zug gefahren sowie Rangierbewegungen im Bahnhof vorgenommen werden.

17 Relais, Weichenverriegelungsschalter, Gleisbesetztmeldungen im verdeckten Bereich, 10 Lichtsignale, vom Zug gesteuerte Weichen im Schattenbahnhof, alles das bietet eine größtmögliche Betriebssicherheit, sowohl bei Automatik- als auch bei manuellem Betrieb. Im „Notfall" kann die 220-V-Stromversorgung blitzschnell unterbrochen werden. Das Bedienungspult ist durch neun je 24polige Kabel mit der Anlage verbunden. Es birgt 5 Fahrtrafos, 4 Geräte- sowie alle Bedienungselemente, Relais usw. in sich. Das Kernstück des Pults ist ein Rundfunktastensatz des „Paganini-Rundfunkgeräts", das die verschiedensten Variationen an Zuordnungen der Trafos an die in vier Fahrstrombereiche unterteilte Anlage zuläßt. Da natürlich die elektrischen Triebfahrzeuge echt aus der Fahrleitung gespeist werden, ergeben sich weitere interessante Möglichkeiten. Ich bedaure es nur, daß zur Zeit des Baues meiner TT-Heimanlage noch nicht die neuen Weichen (Bogenweichen, neue Antriebe) im Handel waren. Darunter leiden natürlich etliche Weichenstraßen. Gewiß werde ich aber eines Tags wieder einmal eine neue Anlage aufbauen, und da hoffe ich, daß bis zu dieser Zeit auch die Hersteller noch manchen Wunsch der Modellbahnfreunde erhört haben werden, um die Anlagen immer schöner und vollkommener gestalten zu können.

HORST NEUER, Brandenburg / JÜRGEN SCHÖNEFUSS, Magdeburg

75 Jahre Brandenburgische Städtebahn

0. Allgemeines

Vor genau 75 Jahren, am 25. März 1904, nahm die Brandenburgische Städtebahn (nachstehend als BS bezeichnet) ihren Betrieb von Treuenbrietzen über Belzig—Brandenburg—Rathenow nach Neustadt (Dosse) auf. Dieses Jubiläum sei uns Anlaß, einmal etwas über die Geschichte, die Entwicklung und über die Bedeutung dieser Bahn zu berichten.

1. Lage der Bahn

Beim Betrachten einer Kursbuchkarte der DR stellt man fest, daß die vom Berliner Ring strahlenförmig ausgehenden Hauptstrecken nach Dessau, Magdeburg, Stendal und nach Wittenberge durch eine Nebenbahn von Belzig nach Neustadt (Dosse) verbunden sind (Kursbuch-Nr. 681 und 704). Während diese Hauptstrecken der ehemaligen Königlich Preußischen Staatsbahn (K.P.E.V.) bereits vor über 100 Jahren eröffnet wurden (z. B. die Magdeburger Strecke am 7. August 1846), hatten zwischen ihnen liegende Orte noch um die Jahrhundertwende keine Eisenbahnverbindung. Der westliche Teil der Mark Brandenburg war also eisenbahnmäßig nur wenig erschlossen. So konnten sich auch die Einwohner der an den genannten Hauptbahnen liegenden Städte untereinander nur über lange Umwege erreichen. Das macht ein Beispiel schon klar: Entfernung zwischen Brandenburg und Rathenow: per Eisenbahn über Berlin = 132 km, über Landstraße 32 km.

2. Von der Idee zur Wirklichkeit

Die fehlenden Verkehrswege hemmten die wirtschaftliche Entwicklung sehr, und so bestand natürlich ein großes Interesse an einer eisenbahnmäßigen Erschließung des Gebiets. Die Entstehungsgeschichte der BS ist lang, 25 Jahre verflossen von der Idee bis zum Bau. Am 25. Juni 1879 stellte ein Spezialkomitee den Antrag zur Genehmigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Strecke von Rathenow nach Jüterbog über Belzig, der am 20. August 1879 vom Ministrium für öffentliche Arbeiten genehmigt wurde. Damit begann dann aber erst ein leidenschaftlicher Kampf des Bahnbaukomitees gegen die Bürokratie des preußischen Staats. Bis 1887 hatte es noch den Anschein, als werde ein privater Bau nicht zugelassen, und die K.P.E.V. hatte die Möglichkeiten ihrerseits noch nicht überprüft. Erst am 4. Mai 1897 wurde der private Bau genehmigt, allerdings mit der Klausel, daß der Staat nach fünf Betriebsjahren das Recht zum Ankauf haben sollte.

Am 23. November 1898 wurde von Vertretern der beteiligten Kreise Zauch-Belzig, Brandenburg, Westhavelland und Ruppin sowie der Vereinigten Eisenbahnbau- und -betriebsgesellschaft Berlin ein Bauvertrag abgeschlossen, der „... die Vereinigung ... zur Errichtung einer AG zwecks Baues und Betriebes einer Bahn von Treuenbrietzen über Niemegk—Belzig—Brandenburg—Rathenow nach Neustadt (Dosse) als eine normalspurige Nebenbahn ... zum Gegenstand hatte".

Am 2. März 1901 schließlich wurde die „Brandenburgische Städtebahn AG" gegründet.

Bild 1 Der Bahnhof Brandenburg-Altstadt im Jahre 1926



3. Bau und Streckenführung

Schon bald nach der Unterzeichnung der Verträge begann der Bau, um die vorgesehene Frist von drei Jahren einzuhalten. Im märkischen Sand zwischen Treuenbrietzen und Belzig und von dort weiter nach Brandenburg ließ sich die Strecke verhältnismäßig leicht bauen, Schwierigkeiten bereitete jedoch der Raum um Brandenburg. Das Moor des Breiten Bruchs war mit einer Dammschüttung zu überqueren, ferner waren zwischen den beiden Brandenburger Bahnhöfen eine Brücke über die Havel sowie bei Fohrde eine 33 m lange Brücke über den Pritzerber See zu errichten.

Die Baulänge der Strecke betrug insgesamt 125,58 km, wovon 93,97 km auf die Gerade und 31,61 km auf Gleisbögen entfielen. 58,51 km verlaufen in der Waagerechten, die stärkste Neigung beträgt 10 ‰. Auf den fünf Übergangsbahnhöfen sowie in Niemegk, Golzow, Brandenburg-Altstadt, Pritzerbe, Premnitz und in Rhinow wurden Kreuzungsgleise angelegt.

Die Linienführung der BS war anfangs umstritten. Für den nördlich von Brandenburg gelegenen Raum war man sich einig, während es für den südlichen Verlauf unterschiedliche Vorstellungen gab. Außer der heutigen Streckenführung diskutierte man noch über folgende zwei: Brandenburg—Lehnin—Brück—Treuenbrietzen und Brandenburg—Golzow—Brück—Treuenbrietzen. Die BS sollte in Treuenbrietzen, in den Kreuzungspunkten mit den bestehenden Hauptstrecken sowie in Neustadt (Dosse) Gemeinschaftsbahnhöfe mit der Staatsbahn bekommen. Man sah aber aus ökonomischen Gründen davon dann ab, da der Umbau der Staatsbahnhöfe zu teuer geworden wäre. Deshalb legte man die Bahnhöfe der BS in unmittelbare Nähe dieser Bahnhöfe der Staatsbahn, so, wie wir sie noch heute vorfinden. Zur Unterscheidung erhielten sie die Zusatzbezeichnung „BS", und in Brandenburg wurde der Bahnhof der BS als Bahnhof „Brandenburg-Neustadt" bezeichnet.

Als eine Besonderheit sei noch erwähnt, daß die Bahnhöfe Brandenburg-Altstadt und Neustadt (Dosse) Gemeinschaftsbahnhöfe mit den Westhavelländischen Kreisbahnen sowie mit der Ruppiner Eisenbahn waren, wobei die BS die Betriebsführung innehatte.

4. Inbetriebnahme

Anfang des Jahres 1904 waren die Gleisanlagen und Dienstgebäude fertiggestellt. Nach der landespolizeilichen Abnahme der Betriebsmittel und -anlagen war es dann am



Bild 2 Ein Triebwagen auf der Fahrt zwischen Reckann und Krahne, etwa Mitte der 30er Jahre

25. März 1904 so weit, daß die BS dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Dieses Ereignis wurde seiner Bedeutung entsprechend gefeiert. Ein Sonderzug mit Ehrengästen fuhr von Treuenbrietzen nach Rathenow, nahm dort die Gäste des aus Neustadt (Dosse) kommenden ersten Zugs auf und kehrte dann wieder nach Brandenburg zurück. Auf allen festlich geschmückten Bahnhöfen wurden diese Züge von den jubelnden Einwohnern begrüßt.
Die Kosten, die auf 10 Millionen Mark veranschlagt worden waren, betrugen dann aber 12 954 000 Mark.

5. Die technischen Einrichtungen der Bahn

5.1. Der Oberbau

Der Oberbau der BS entsprach damals dem vieler Nebenbahnen, die um die Jahrhundertwende gebaut wurden. Er ließ eine Achslast von 14 Mp und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu. Verlegt hatte man 12 m lange Schienen der preußischen Form 6, auf Holzschwellen genagelt. In der Zeit von 1927 bis 1936 erfolgte ein Umbau, bei dem die Gleise mit Schienen der Form 8, zum Teil auf Stahlschwellen verlegt wurden. So konnten die Achslast auf 16 Mp und die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h erhöht werden.
Anfang der 60er Jahre begann eine umfassende Oberbauerneuerung. Nun kamen Betonschwellen und Schienen der Form S 49 zum Einsatz. Dadurch war der Oberbau in der Lage, jetzt 20 Mp bzw. 21 Mp Achslast aufzunehmen. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge blieb gemäß der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung weiterhin 50 km/h.

5.2. Die Triebfahrzeuge

Für den Bau und den Betrieb der ersten Jahre der BS genügten Tenderlokomotiven der Reihe pr. T 3 aus, aber nach 10 Betriebsjahren hatte sich das geändert, und diese 16 Tfz konnten nicht mehr die Anforderungen erbringen. Daher wurden D-Tenderlokomotiven, ähnlich der pr. T 13 beschafft, und außerdem ergänzte man den Tfz-Park noch durch 1'C1'- und durch 1'D1'-Maschinen. Nach Ausmusterung bzw. Verkauf einiger Tfz betrug 1939 der Bestand insgesamt 26 Tenderlokomotiven. Die Betriebsnummern der Maschinen wechselten mehrmals im Laufe der Zeit. 1904 erhielten sie Namen von Städten und Kreisen im Einzugsbereich sowie von Förderern der Bahn. Als zweites folgte eine Bezeichnung in Form einer zweistelligen Zahl mit der Gattung und mit der laufenden Nummer. Eine dritte Betriebsnummer erhielten die BS-Maschinen nach der Schaffung eines „Landesverkehrsamts Brandenburg". Im Jahre 1950 übernahm die DR die BS mit 21 Lokomotiven, die dann neue DR-Bezeichnungen bekamen.
Im zweiten Weltkrieg kamen erstmals auch Schlepptenderlokomotiven, und zwar zunächst die BR 55^{23}, zum Einsatz auf der BS. Es ist jedoch nicht verwunderlich, daß diese bald durch die universell einsetzbaren Baureihen 50 und 52 ersetzt wurden. Nach der Eingliederung der BS in die Deutsche Reichsbahn wurde auch der Tfz-Park bereinigt, und mit Lokomotiven der BR 52 hatte auch diese Bahn „ihre" Lokomotive gefunden. Diese versieht heute noch dort Dienst und ist häufig bei der Förderung schwerer Güterzüge zu sehen. Ferner sind noch Tfz der BR 106 und 110, sämtlich im Bw Brandenburg beheimatet, eingesetzt. Zwischenzeitlich waren auch Neubaulokomotiven der BR 83^{10} sowie die BR 64 im Einsatz. Eine Rarität stellte von 1964 bis 1968 eine Personenzuglokomotive der BR 38^{2} ehemals sächs. Herkunft dar. Die letzten Städtebahnlokomotiven im Bestand des Bw Brandenburg waren die 92 6502 und 92 6504. Nach den guten Erfahrungen der DRG beschaffte auch die BS vor dem Kriege 4achsige Dieseltriebwagen mit einer Motorleistung von 185 kW. Man setzte sie besonders in verkehrsschwachen Zeiten sowie als Sonderzüge ein, so daß sie so zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der privatkapitalistischen Aktiengesellschaft beitrugen. 1937 wurde ein Triebwagen mit zwei Maschinenanlagen und mit 370 kW Leistung in Dienst gestellt, der auch als „Diesellokomotive" einsetzbar war. Dem Kursbuch vom Sommer 1939 ist zu entnehmen, daß 54 Prozent aller Reisezugleistungen mit Triebwagen gefahren wurden. Die Triebwagen der BS befinden sich aber heute nicht mehr im Einsatz.

5.3. Wagen

Wie auf allen anderen Gebieten, so beschaffte man auch hier nur das Notwendigste und begann bescheiden. Am Betriebseröffnungstage waren außer einem Revisionswagen noch vorhanden:
8 Personenwagen 2. und 3. Kl., 9 Personenwagen 3. Kl., 7 kombinierte Post-/Gepäckwagen, 30 gedeckte Güterwagen zu 12,5 t und 80 offene Güterwagen zu 12,5 t Nutzmasse. Bis Ende des Jahres 1928 war der Wagenpark entsprechend den Bedürfnissen angewachsen auf:
9 Personenwagen 2. und 3. Kl., 29 Personenwagen 3. Kl., 8 kombinierte Post-/Gepäckwagen, 2 Güterzuggepäckwagen, 30 gedeckte Güterwagen 12,5 t, 1 gedeckter Güterwagen zu 15 t, 58 offene Güterwagen zu 12,5 t, 112 offene Güterwagen zu 20 t und 53 Rungenwagen zu 15 t Nutzmasse. Bis zum Jahre 1939 blieb diese Anzahl nahezu konstant. Die BS-Güterwagen durften von Anbeginn an auf den meisten deutschen Länderbahnen verkehren. Es fand also ein direkter Wagenaustausch statt. Nach der Gründung der DR wurde auch die BS in den RIV-Verband aufgenommen, der den direkten Verkehr mit den meisten europäischen Bahnen ermöglichte. Über die auf der BS im Reiseverkehr eingesetzten Wagen ist lediglich bekannt, daß es sich um 2achsige Wagen mit Oberlicht- oder Tonnendach sowie mit offener Bühne handelte. Mit der Beschaffung der Triebwagen kaufte die BS alte Speisewagen von der Mitropa und baute diese zu Beiwagen um. Bis zum Einsatz 2- und 3achsiger Rekowagen verkehrten hauptsächlich 2achsige Einheitswagen. Heute sind außer den Rekowagen auch 4teilige Doppelstockeinheiten und 4achsige Bghw-Wagen im Einsatz.

5.4. Sicherungsanlagen

An den Sicherungsanlagen zeigt sich recht deutlich die Entwicklung von einer Sekundärbahn zu einer wichtigen Nebenbahn. Nach und nach erhielten die Bahnhöfe Einfahrsignale, die nach 1929 wegen der neuen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auch zweiflüglig waren. Ausfahrsignale stellte erst die DR nach der Übernahme durch sie auf. Stellwerke gab es anfangs keine. Sie wurden dann aber unbedingt notwendig auf den betrieblich wichtigsten Bahnhöfen Brandenburg-Neustadt und -Altstadt sowie Rathenow. Während auf ersterem 1937 ein mechanisches Stellwerk der Bauart Einheit gebaut wurde (heute Brandenburg Hbf, B 5), errichtete die Firma Orenstein & Koppel 1940 auf den Bahnhöfen Brandenburg-Altstadt und Rathenow insgesamt drei elektromechanische Einreihenstellwerke. Das Stell-

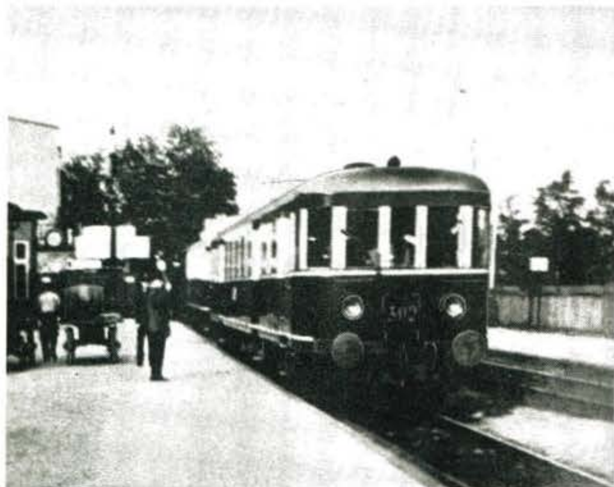


Bild 3 Der Triebwagen 302 vor der Abfahrt aus dem Bf Brandenburg-Neustadt

werk in Rathenow ist noch heute in Betrieb, die beiden in Brandenburg-Altstadt wurden aber mit Inbetriebnahme des Gleisbildstellwerks der Bauform Gs II DR am 18. April 1975 außer Betrieb gesetzt. Auf der ganzen Strecke wurde bisher ein Streckenblock noch nicht eingebaut. Zur Abgabe der Zugmeldungen gab es bis anfangs der 60er Jahre Morsefernschreiber, und für die Strecke bestand ein bahneigenes Fernsprechnetz.
Verkehrlich wichtige Wegübergänge waren lange Zeit unbeschrankt. Erst ab 1950 wurden in verstärktem Maße Schrankenanlagen geschaffen.

5.5. Werkstätten

Die Hauptwerkstatt der BS befand sich auf dem Bf Brandenburg-Altstadt. Dort wurden sämtliche Ausbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten an Trieb- und sonstigen Schienenfahrzeugen ausgeführt. Für diese Arbeiten standen eine Lokhalle mit drei Ständen und eine Wagenwerkstatt zur Verfügung.

6. Leitung der Bahn

Die Betriebsverwaltung der BS befand sich ebenfalls in Brandenburg und unterstand der Eisenbahnabteilung des Provinzialverbands der Provinz Mark Brandenburg. 1923 wurde hieraus die Landesverkehrsdirektion Brandenburg GmbH gebildet, die 1934 durch ein „Landesverkehrsamt" ersetzt wurde. Dieser Zusammenschluß von 16 Bahnen brachte eine Spezialisierung der Fahrzeugausbesserung und eine Koordinierung der Fahrpläne sowie eine Unterstützung der finanziell schwächeren Bahnen mit sich. Jedoch blieb die Eigenständigkeit der Bahnen bestehen.
Bis 1950 galten für die Abwicklung des Betriebsdienstes die „Vereinfachten Fahrdienstvorschriften" sowie die jeweils gültige Signalordnung; mit Übernahme der BS durch die DR erfolgte auch die volle Einführung derer Vorschriften.
Gemäß dem Befehl 124 der ehem. SMAD wurde auch die BS, wie alle anderen privaten Bahnen, nach dem Kriege enteignet. Und man gründete eine Art von Interessengemeinschaft aller Neben- und Kleinbahnen des neugebildeten Landes Brandenburg.
Am 1. Januar 1950 gingen alle ehemaligen Privat- und Landesbahnen, wie erwähnt, an die DR über, so auch die BS. Es besteht jetzt folgende Unterstellung:
2,0 km der Strecke Treuenbrietzen—Neustadt (Dosse) Rbd Berlin, 117,8 km Rbd Magdeburg, 5,8 km Rbd Schwerin. Die gesamte Strecke liegt jedoch im politischen Bezirk Potsdam.
— Auf 11,8 km (Treuenbrietzen—Niemegk) ist der Betrieb eingestellt, die Strecke wird aber erhalten. Auf 9,8 km (Niemegk—Belzig) wird nur noch Güterverkehr abgewikkelt, und 104,0 km (ab Belzig) werden auch weiterhin für den Reise- und für den Güterverkehr genutzt.

7. Zur Entwicklung der Bahn

Entsprechend der ständig steigenden Bedeutung dieser Strecke im Reise- und im Güterverkehr wurden mehrere Haltepunkte und Bahnhöfe erst nach der Betriebseröffnung eingerichtet. Das waren: Pernitz (jetzt: Golzow Nord), Bohnenland, Gapel (jetzt: Döberitz Nord), Premnitz Süd, Heidefeld, Rathenow Süd, Rathenow Nord, Albertsheim und Hohennauen. Auch Änderungen an den Funktionen einiger Stationen wurden vorgenommen, so war Lütte anfangs nur ein Hp und wurde später zum Bahnhof ausgebaut. Görden war Zugfolgestelle, diente aber später nur noch als Hp.
Der Güterverkehr betrug 1929 das Siebenfache von dem des Jahres der Betriebseröffnung, im Reiseverkehr war es das Doppelte. Waren 1904 im Bereich der gesamten Bahn sechs Anschlußgleise vorhanden, so stieg deren Zahl 1929 auf bereits 32 an.
Infolge des ständig zunehmenden Reiseverkehrs fuhr die BS ab 1937 auch ein Eilzugpaar (Triebwagenzug) von Brandenburg-Neustadt nach Neustadt (Dosse).
Äußerst schwere Schäden hinterließen die anglo-amerikanischen Luftangriffe im März und April 1945 auf Brandenburg. Neben der Betriebsverwaltung wurden die Bfe B.-Neustadt und B.-Altstadt sowie auch die Hauptwerkstatt stark in Mitleidenschaft gezogen bzw. zerstört. Hinzu kamen noch die sinnlosen Brückensprengungen durch die abziehenden faschistischen Truppen in den letzten Kriegstagen. Bei Kriegsende waren nur noch die Streckenabschnitte Belzig—Temnitzbrücke (vor Golzow), Brandenburg-Altstadt—Fohrde und Pritzerbe—Rhinow befahrbar. Die wichtige Verbindung zwischen den beiden Brandenburger Bahnhöfen war infolge Sprengung der Havelbrücke unbefahrbar.
Dank der Leistungen der Aktivisten der ersten Stunde, unter ihnen auch viele Eisenbahner der BS, setzten die Aufräumungsarbeiten sofort ein, doch erst 1948 war die Strecke nach Fertigstellung der Havelbrücke in Brandenburg wieder durchgehend befahrbar.
Schon vor der Übernahme der BS durch die DR bestand zwischen ihnen eine gewisse Zusammenarbeit. Zum Beispiel wurden so die Kohlezüge aus dem Bezirk der Rbd Cottbus von auf der BS beheimateten DR-Lokomotiven in umgekehrt in den DR-Wagenpark eingestellten BS-Wagen durchgehend mit Personal dieser Bahn gefahren.
Um die BS-Strecke zur Entlastung des Nord-Süd-Verkehrs zu nutzen, wurden Anfang der 50er Jahre folgende Baumaßnahmen realisiert: Bau einer Verbindungskurve in Belzig zur Umgehung des Bfs sowie zum Vermeiden eines Umspannens. Diese Kurve wurde auch als Kreuzungsbahnhof

Bild 4 Triebwagenzug abfahrbereit im Bf Brandenburg-Altstadt
Fotos: Rudolf Heinsdorf(†), Brandenburg



eingerichtet, befindet sich gegenwärtig nicht in Betrieb. Bau einer direkten Verbindung vom km 55,2 der Strecke zum Bf Brandenburg-Altstadt ohne Anfahrt des Bf Brandenburg-Neustadt (heute ein Teil des Hbf) mit gleichzeitiger Inbetriebnahme eines Kreuzungsbf Brandenburg-Süd. Schließlich noch Bau einer Verbindungskurve vor Neustadt (Dosse) von der neuerrichteten Abzw Köritz zum Bf Barsikow an der Strecke nach Neuruppin. Der spätere Bau des Berliner Außenrings sowie der 2gleisige Ausbau der Nord-Süd-Magistrale Rostock—Magdeburg—Leipzig ließ diese vorgesehene Entlastung infolge der geringen Durchlaßfähigkeit aber dann nie voll wirksam werden. Allerdings sieht auch heute noch der Fahrplan Bedarfs-Trassen, z. B. für die Abfuhr leerer Wagen zum Überseehafen Rostock vor. Und bei Bauarbeiten auf den Hauptstrecken wird diese Strecke häufig als Umleitung genutzt.

Wichtigste Bahnhöfe für den Güterverkehr sind Brandenburg-Altstadt mit der umfangreichen Anschlußbahn des VEB Stahl- und Walzwerks Brandenburg, dem größten Stahlproduzenten unserer Republik sowie Premnitz mit dem VEB Chemiefaserwerk „Friedrich Engels". Für den Reiseverkehr haben die Anschlußbahnhöfe dieser Strecke zu den Hauptstrecken eine besondere Bedeutung. Der Reiseverkehr auf der Strecke Treuenbrietzen—Belzig wurde im Jahre 1966 eingestellt.

8. Ausblick

Mit der Übernahme der BS durch die Deutsche Reichsbahn endet, im Grunde genommen, ihre eigene Geschichte. Unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht unserer in wenigen Monaten 30 Jahre alt werdenden sozialistischen DDR wurden, wie aus den einzelnen Abschnitten ersichtlich, bereits zahlreiche und zum Teil größere Vorhaben an den Strecken der ehemaligen BS verwirklicht. Und die Anforderungen an die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner dieser Strecke, der früheren BS, wuchsen und wachsen weiterhin ständig. So wie sie in der Vergangenheit schon vielfach schwierige Probleme lösten, so werden sie auch gewiß die vielfältigen Aufgaben, die die Zukunft bringt, erfüllen und sich als echtes sozialistisches Kollektiv auch weiterhin beweisen. Neu zu errichtende Industrien, wie z.B. das Elektrostahlwerk in Brandenburg, werden höhere Anforderungen an die Eisenbahner stellen und neue Technologien erfordern. Daher sind wir abschließend gewiß, daß es auf den Gleisen der ehemaligen „Brandenburger Städtebahn" keinen Stillstand künftig geben wird!

HANS-DIETER WEIDE (DMV), Leipzig

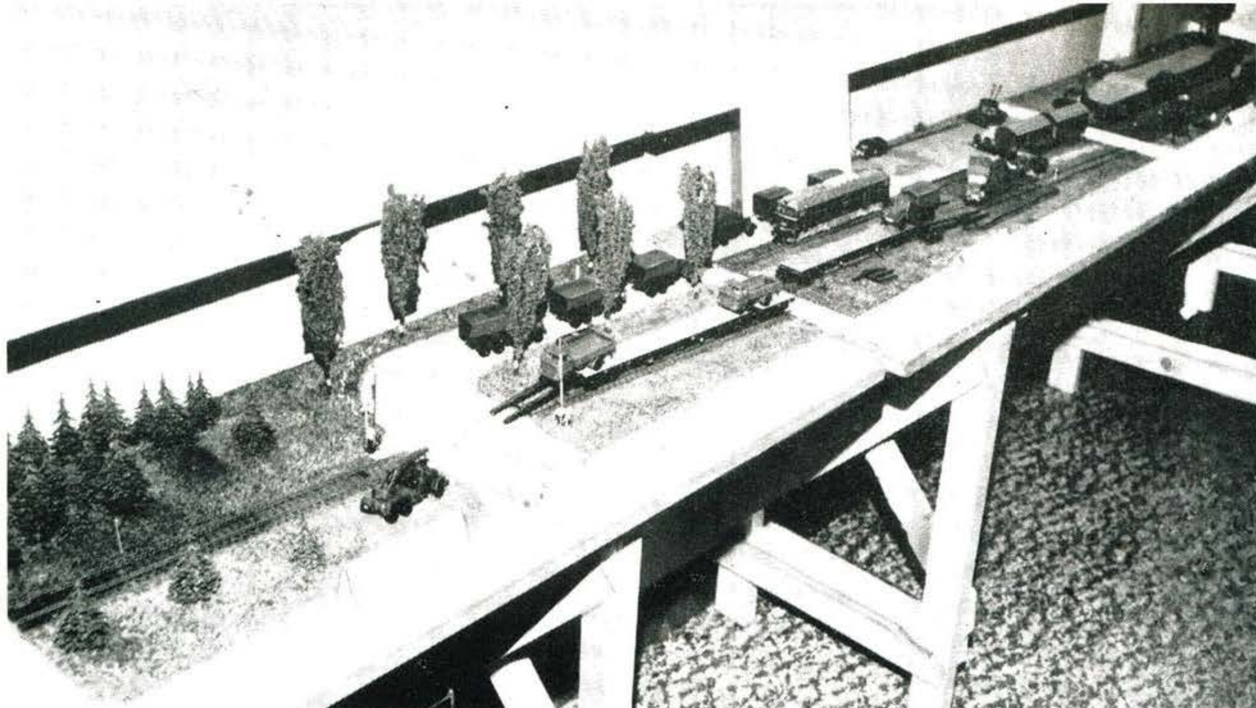
12. Zentrales Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1978

1. Teilnehmer und Ergebnis (2. Teil in Heft 4/1979)

Das 12. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" fand in der Zeit vom 14. bis zum 17. Oktober 1978 in Merseburg im Bereich der Rbd Halle statt.
Wie üblich, gingen auch im vorigen Jahre diesem DDR-offenen Wettbewerb in den acht Rbd-Bezirken zuvor Ausscheide voraus, so daß sich für Merseburg nur die besten Mannschaften jedes Bezirks qualifiziert hatten. Diese kamen dann auch mit reichen Ideen und mit guten konstruktiven Lösungen dem Aufruf zum 12. Spezialistentreffen nach.
18 Mannschaften nahmen insgesamt teil, von denen am Ende der Veranstaltung 13 mit einem Preis bedacht werden konnten.
Die Jury vergab 3 Diplome, 8 Ehrenpreise, 2 Preise und 5 Beteiligungsurkunden.
Folgende Arbeitsgemeinschaften nahmen aus den Bezirken teil und errangen bei diesem Wettbewerb folgende Preise:

Bezirksvorstand	Name der AG	erh. Preis
Berlin	AG 1/22, Bln-Baumschulenweg	Diplom
	Pioniereisenbahn Berlin	Ehrenpreis
Cottbus	AG 2/5, Forst	Diplom
	AG Brieske-Senftenberg	Ehrenpreis
Dresden	Pioniereisenbahn Dresden	Ehrenpreis
	Haus d. Jungen Pioniere, Karl-Marx-Stadt	Beteil.-Urk.
	AG 3/58 Radebeul	Diplom
Erfurt	AG 4/42, Suhl	Preis
	AG 4/55, Weida	Beteil.-Urk.
Greifswald	AG 5/4 Stralsund	Ehrenpreis
	AG 5/5, Greifswald	Ehrenpreis
Halle	Haus d. Jungen Pioniere, Zeitz	Beteil.-Urk.
	Pioniereisenbahn Leipzig	Ehrenpreis
	AG 6/7 „Friedrich List", Leipzig	Ehrenpreis
	AG 6/35, Torgau (Th. Gödicke)	Preis
Magdeburg	AG 7/12, Thale	Beteil.-Urk.
	AG 7/49, Zerbst	Beteil.-Urk.
Schwerin	AG 8/11, Wittenberge (Heiko Müller)	Ehrenpreis

Zu begrüßen war es besonders, daß der äußere Rahmen dieses Spzialistentreffens durch eine breite Auswahl von Exponaten verflossener Jahre, die einmal ein Diplom bekommen hatten, sowie durch Ehrenpreis-Exponate aus dem Bezirk Halle entsprechend würdig gestaltet war. Das trug nicht nur gut zum Äußeren der Ausstellung bei, sondern bot jedem Anwesenden auch hervorragende Vergleichsmöglichkeiten.
Während dieser Beitrag lediglich kurz in Wort und Bild über das 12. Spezialistentreffen informieren soll, wird im kommenden Heft 4/1979 noch ausführlich über Beobachtungen und Schlußfolgerungen, die sich aus diesem Wettbewerb ergaben, zu berichten sein.
Dieser Beitrag wird mit einem 2. Teil im Heft 4/79 fortgesetzt und beendet.
Die Redaktion



1



2

Bild 1 Das Exponat der AG 2/5, Forst, zeigte eine Verladetechnologie der NVA. Die Jugendfreunde erhielten dafür ein Diplom.

Bild 2 Die Nachbildung einer Drahtseilbahn reichten die Jugendfreunde des Hauses der Jungen Pioniere, Zeitz, ein

Bild 3 Kleine Fachsimpeleien entwickelten sich vor fast allen Arbeiten. Hier betrachtet man sachkundig das Exponat der AG 1/22, Berlin, die Nachbildung der Gleisbremsanlage des Rbf Frankfurt/O. In der Mitte rechts der Vorsitzende der Jugendkommission des Präsidiums des DMV, Frd. Dieter Weide.

Bild 4 Jedes Exponat wurde durch die Jury ohne Hektik betrachtet, und jeder Gruppe schenkte sie eine große Aufmerksamkeit.

Fotos: Gerd Sauerbrey (DMV), Erfurt

3



4



Prof. em. Dr. sc. techn. HARALD KURZ (DMV), Radebeul

Neue NEM kommentiert

1977 und 1978 wurden bei den MOROP-Kongressen in Cadenabbia (Italien) bzw. in Esch sur Alzette (Luxemburg) durch die Mitgliederversammlung folgende Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) in Kraft gesetzt:
NEM 310 —
Radsatz und Gleis —
NEM 311 —
Radreifenprofile —
NEM 313 —
Wagenradsatz für Zapfenlager — und
NEM 314 —
Wagenradsatz für Spitzenlager —.
Damit sind sie verbindlich und müssen eingehalten werden, wenn ein Erzeugnis mit dem Anspruch geliefert wird, es sei nach den NEM gefertigt.
Alle vier sind revidierte Normen, d. h., es bestanden bereits Blätter mit gleichen Nummern und zum gleichen Sachbetreff.
Die Revision von NEM 310 brachte eine grundlegende Änderung der Maßtabelle. Waren ursprünglich die einzelnen Werte mit Toleranzen festgelegt, so gibt es nunmehr in der Regel nur noch Höchst- bzw. Kleinstwerte. So steht zum Beispiel das Maß C mit den Maßen S und F derart in Zusammenhang, daß S + F = C ist. Für die Spurweite 16,5 mm, die als Regelspur der Nenngröße H0, als Meterspur der Nenngröße Sm oder als 750-mm-Schmalspur der Nenngröße 0_e verwendet werden kann, gibt es folgende Möglichkeiten:
14,1 + 1,3 = 15,4 mm
14,1 + 1,2 = 15,3 mm
14,1 + 1,1 = 15,2 mm.
Der Kleinstwert von F = 1,1 mm ist dadurch bestimmt, daß C = 15,2 mm als Kleinstwert festgelegt ist. Weiter sind 14,0 + 1,3 = 15,3 mm und 13,9 + 1,3 = 15,2 mm.
Der Kleinstwert S = 13,9 mm ist somit in gleicher Weise festgelegt. Diese Zusammenhänge bestehen im Herzstück/Radlenker-Bereich der Weiche. Im übrigen Gleis kann man davon ausgehen, daß S etwa mittig zu G liegt. Die Rillenweite F_o — die Unterscheidung gegenüber F ist neu — ist nicht wie die Rillenweite F am Herzstück von anderen Festlegungen abhängig.
Macht man nicht von der Möglichkeit Gebrauch, G zu erweitern, so ergibt sich F_o = (16,5—14,1):1,2 mm als Kleinstwert. Der Größtwert wird bei S = 0 erreicht, d.h. beim Strecken- oder Bahnhofsgleis an den Stellen, an denen sich keine Wegübergänge, Einpflasterungen, Schutzschienen o. ä. m. befinden.
Beim Radsatz ist B + T = K.
Damit ergeben sich 14,3 + 0,9 = 15,2 mm
14,4 + 0,8 = 15,2 mm
14,5 + 0,7 = 15,2 mm.
K = 15,2 mm ist als Kleinstwert festgelegt, T = 0,9 mm als Größtwert, während T = 0,7 wiederum Kleinstwert ist. Dieses Maß und die Spurweite G sind die einzigen der Tabelle, bei denen je ein Größt- und ein Kleinstwert festgelegt wurden.

Der Wert K darf verkleinert werden. Damit ergeben sich z. B. 14,3 + 0,8 = 15,1 mm oder 14,3 + 0,7 = 15,0 mm.
Da B = 14,3 mm und T = 0,7 mm Kleinstwerte sind, ist auch K = 15,0 mm als Kleinstwert festgelegt.
In den amerikanischen NMRA-Standards findet man keine Festlegung für T. Es folgert daraus K – B = T. Damit wären u. a. folgende Kombinationen denkbar:
15,2 – 14,3 = 0,9 mm
15,0 – 14,3 = 0,7 mm
14,8 – 14,3 = 0,5 mm
14,6 – 14,3 = 0,3 mm bzw. ähnliche, wenn die nach NMRA festgelegten Werte K = 15,24 mm und B = 14,38 mm verwendet werden.
Eine Vergrößerung von T ist dagegen bei dieser Spurweite nicht möglich, wenn die Grenzwerte von K und B eingehalten werden. Würde man bei NEM 310 auf die Festlegung von Größtwerten verzichten, so ergäbe sich die Folge
0,65 0,7 0,8 0,9 1,1 1,5 2,0 mm anstatt
0,46 0,6 0,7 0,9 1,1 1,4 1,7 mm.
Nimmt man eine Schiene mit 2,0 mm Höhe für die Spurweite 16,5 mm so darf man annehmen, daß die Abrundung 0,2 mm beträgt. Es gibt zwar keine „Verbindliche Norm" für die Gestaltung des Spurkranzes, aber die „Empfehlung" NEM 311 — Radreifenprofile. Diese Norm weicht äußerlich beträchtlich von der ursprünglichen NEM 311 ab. Sie enthält nur eine Darstellung des Radreifenprofils statt der sechs den einzelnen Spurweiten entsprechenden Darstellungen der „Spurkranzprofile", d. h., die Radbreite N wurde einbezogen. Die empfohlenen Werte wurden in einer Tabelle aufgeführt. In beiden Normen, NEM 310 und NEM 311, ist dem Vorbild entsprechend eine „Meßebene" für die waagerechten Maße festgelegt. Ihre Lage ergibt sich bei der Deutschen Reichsbahn zu 14 mm unter SO und wurde bei den Modellbahnen, der Schienenkopfabrundung entsprechend, für die einzelnen Spurweiten festgelegt.
Die Ausrundung der Kehle zwischen Lauf- und Spurkranz betrug bei 16,5 mm Spurweite ursprünglich 0,4 mm. Jetzt ist sie von der Spurkranzhöhe abhängig und beträgt deren Hälfte. Da bei 16,5 mm Spurweite D = 1,2 mm zulässig ist, wird R_1 = 0,6 mm empfohlen. R_1 soll größer als die Schienenkopfabrundung gewählt werden, z. B. R_1 = 0,25 für Räder, die auf Schienen von 2,0 mm Höhe laufen sollen. Damit wäre D = 2 × R_1 = 0,5 zu empfehlen, während D = 2 × 0,2 = 0,4 mm eine noch kleinere Abrundung des Schienenkopfes erforderte. Nun sind aber in der Praxis die Schienenkopfabrundungen meistens größer als hier empfohlen!
Eine Frage, die eng mit der Spurkranzhöhe zusammenhängt, ist die anzustrebende Schienenhöhe. In NEM 310 wird H' 1,3 H vorgeschrieben, d. h., bei 16,5 mm Spurweite H' 1,3 × 1,2 = 1,56 mm. Rechnet man die Schienenfußdicke mit 0,4 mm, so ergibt sich + 1,96 Klammerdicke als kleinste für diese Spurweite zulässige Schienenhöhe. Geht man auf H = 1,2 mm zurück, so könnte man eine Schienenhöhe von 1,8 mm verwenden, die verschiedentlich gewünscht wird. Fuß- und Klammerdicke dürften dann nicht mehr als etwa 1,8 – 1,2 – 0,1 = 0,5 mm betragen. Konstruktive Lösungen, die dem genügen, sind schon seit langem bekannt. Nur muß man sich darüber im klaren sein, daß ältere Fahrzeuge, deren Räder höhere Spurkränze haben, auf solchen Gleisen nicht eingesetzt werden können.
Im Herzstückbereich ist eine Anpassung der Rillentiefe an die Spurkranzhöhe nur notwendig, wenn relativ kleine Radien des Zweiggleises und lange feste Achsabstände der verwendeten Fahrzeuge zu einer Erweiterung der Rillen zwingen. Und gerade das ist für die industrielle Fertigung, die auf Heimanlagen und beschränkten Platz Rücksicht nehmen muß, notwendig! Die in NEM 310 bisher vorgesehene Festlegung eines kleinsten Radius, z. B. R_A = 600 mm für die Spurweite 16,5 mm, fiel fort. Für eine solche Empfehlung — die Festlegung als „Verbindliche Norm" ist hierbei unzweckmäßig — sind genauere Werte erforderlich, bei denen die Schrägstellung eines Radsatzes in Abhängigkeit von Laufkranzdurchmesser, Spurkranzform und Radius des Gleisbogens beachtet werden.
Außer diesem Grund für eine Erweiterung der Rillenbreite kann eine Verkleinerung der Radbreite N einen Spurkranzauflauf erfordern. N wurde relativ groß gewählt, um der Bedingung N 2F zu genügen. Sie ist nach NEM 310 erfüllt.

Normen Europäischer Modellbahnen

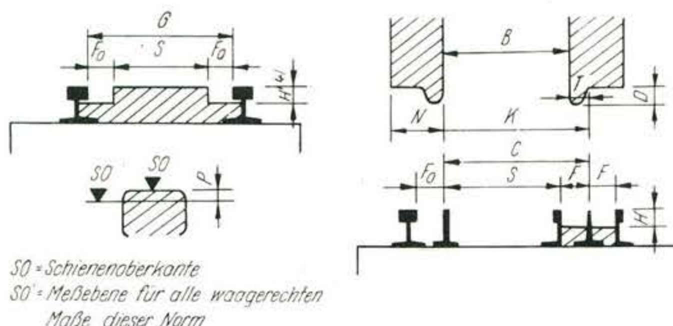
Radsatz und Gleis

NEM 310

Radsatz und Gleis

Verbindliche Norm | Maße in mm | Ausgabe 1977

Diese Norm ist Grundlage für die Prüfung von Gleisen, Weichen und Kreuzungen einerseits, Rädern und Radsätzen andererseits. Nach NEM hergestellte Modellbahnen müssen dieser Norm entsprechen. Die NMRA-Normen S 3, S 4 und die NMRA-Empfehlung RP 25 wurden so weit wie möglich berücksichtigt.
Die Maße weichen von der maßstäblichen Verkleinerung des Vorbildes im Interesse der Betriebssicherheit ab.



SO = Schienenoberkante
SO' = Meßebene für alle waagerechten Maße dieser Norm

Maßtabelle für	Gleis					Radsatz		Rad				
Spurweite Nennweite	G[1] max	C[2] min	S max	F[3] max	H[4] min	K max	B min	N[5] min	min	T max	D[6] max	P
6,5	6,8	5,9	5,2	0,75	0,6	5,9	5,25	1,55	0,41	0,46	0,6	0,1
9	9,3	8,1	7,3	1,0	0,9	8,1	7,4	2,2	0,5	0,6	0,9	0,15
12	12,3	11,0	10,1	1,1	1,0	11,0	10,2	2,4	0,6	0,7	1,0	0,20
16,5	16,8	15,2	14,1	1,3	1,2	15,2	14,3	2,8	0,7	0,9	1,2	0,25
22,5	22,8	20,9	19,5	1,6	1,4	20,9	19,8	3,5	0,9	1,1	1,4	0,30
32	32,3	29,9	28,0	2,2	1,6	29,9	28,4	4,7	1,2	1,4	1,6	0,40
45	45,3	41,8	39,3	2,8	2,2	41,8	39,8	5,7	1,5	1,7	2,2	0,50

Anmerkungen:

1) Im geraden Gleis ist der Nennwert anzustreben. Im Gleisbogen ist eine Spurerweiterung zweckmäßig, zum Beispiel wenn Fahrzeuge mit einem großen Achsabstand verkehren sollen.

2) Die Begrenzung C_{min} gilt nur im kritischen Bereich des Radlenkers, also zum Beispiel nicht bei Leitschienen, wie sie bei Gleisbögen mit kleinen Halbmessern verwendet werden, oder bei Schutzschienen auf Brücken.

3) Am Herzstück darf die Begrenzung F_{max} überschritten werden, wenn ein Spurkranzauflauf (Rad läuft auf dem Spurkranz statt auf dem Laufkranz) vorgesehen ist.

$$F_0 = \frac{G - S}{2} \qquad \text{bzw. am Radlenker: } F_0 = G - C$$

4) H_{min} gilt nur für die Tiefe der Rillen am Herzstück. Im übrigen ist eine Tiefe H 1,3 H unter SO einzuhalten. Die Kanten der nichtmetallischen Herzstücke sollen 0,1 unter SO liegen.

5) Die Radbreite darf kleiner als N_{min} sein, wenn die Bedingungen des Spurkranzauflaufs nach Anmerkung 3) erfüllt sind und wenn K + N G_{max} gewählt wird.

6) Das Maß D kann bis zur maßstäblichen Wiedergabe verkleinert werden, wenn ein Spurkranzauflauf nicht vorgesehen ist.

Besonders bei großen Spurweiten besteht jedoch seitens sehr genau arbeitender Modellbauer und diesen entsprechenden Herstellern, deren Ziel mehr auf Kleinserien mit hoher Präzision gerichtet ist, der Wunsch, von einem Maß des Vorbilds, z. B. von N = 150 mm, auszugehen. Das ergibt beispielsweise für die Spurweite 32 mm eine Radbreite N' = 3,33 mm statt N = 4,7 mm. Ein solches Rad könnte vor der Herzstückspitze einsinken. Entgegen den üblichen Auffassungen ist das bei richtig gewählter Geschwindigkeit nicht kritisch, wenn die Weiche spitz befahren wird. Bei Fahrt in der Gegenrichtung wird aber das eingesunkene Rad an der Zwischenschiene so geführt, daß das äußere Rad mit seinem Spurkranz auf die Schiene aufklettert und entgleist. Verschmälerte Räder erfordern also auf jeden Fall eine Spurkranzhöhe, die einen sicheren Spurkranzauflauf in der Herzstückrille gewährleistet. Nach den Festlegungen in NEM 310 ausgeführte Rillentiefe und Räder gestatten lediglich ein Einsinken um 0,2 mm. Die Abrundung des Schienenkopfs bewirkt, daß das schmale Rad wieder auf die Zwischenschiene gelangt, ohne daß das andere herausgedrückt wird. Ein älteres Rad, das z. B. bei Spurweite 16,5 mm eine Höhe D = 1,4 mm haben durfte, wird in der Rille um 0,2 mm angehoben. Meistens ist die Ausfütterung der Rillen mit Anrampungen versehen, bzw. waren solche in NEM 310 ursprünglich vorgeschrieben. Störungen sind bei einer normgerechten Ausführung auch in diesem Fall nicht zu erwarten.

Zu NEM 311 ist noch zu ergänzen, daß die innere Abschrägung des Spurkranzes **unter** der Meßebene für T beginnt. Die Darstellung zeigt neben einer mittleren Lage eine etwa RP 25 entsprechende niedrige und die höchste Form des Spurkranzes. Eine Kombination letzterer mit einem Kleinstwert der Spurkranzdicke T sollte mit Rücksicht auf die Größe der Abrundung R_2 vermieden werden. Diese selbst ist aus praktischen Erwägungen zahlenmäßig nicht festgelegt. Die Ausbildung eines Grats an der Außenkante, wie sie sich nach den Empfehlungen von NMRA — RP 25 ergibt, wird im Hinblick auf den Spurkranzauflauf für ungünstig gehalten.

Bei Verwendung der zulässigen niedrigen Spurkranzformen

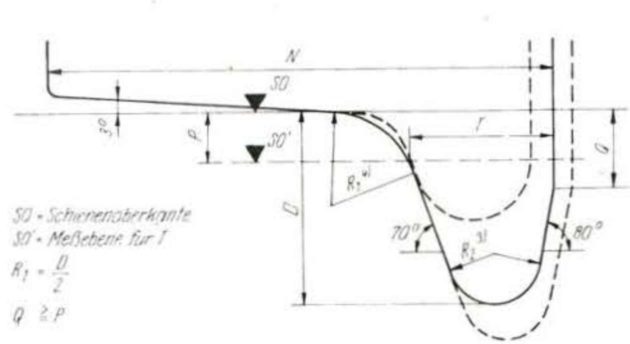
Normen Europäischer Modellbahnen

Radreifenprofile

NEM 311

Empfehlung — Maße in mm — Ausgabe 1978

Räder mit Radreifen nach dieser Norm besitzen eine hohe Laufsicherheit auf Gleisen, die nach NEM gebaut sind.



Abmessungen (nach NEM 310)

Spurweite (Nennwert)	N[1] min	min	T max	D[2] max	P
6,5	1,55	0,41	0,46	0,6	0,10
9	2,2	0,5	0,6	0,9	0,15
12	2,4	0,6	0,7	1,0	0,20
16,5	2,8	0,7	0,9	1,2	0,25
22,5	3,5	0,9	1,1	1,4	0,30
32	4,7	1,2	1,4	1,6	0,40
45	5,7	1,5	1,7	2,2	0,50

Anmerkungen:

1) Die Radbreite darf kleiner als N_{min} sein, wenn die in NEM 310, Anmerkung 5, genannten Bedingungen erfüllt sind.

2) Die Spurkranzhöhe D kann bis zur maßstäblichen Wiedergabe verkleinert werden, wenn ein Spurkranzauflauf nicht vorgesehen ist.

3) Die Spitze des Spurkranzes ist abzurunden.

4) Bei Rädern mit Haftreifen kann auf die Ausrundung R_1 verzichtet werden.

ist zu beachten, daß sie nur für Drehgestellfahrzeuge bzw. für solche, deren Achsen ausreichend gefedert sind, in Betracht kommen. Außerdem müssen die Schienenkopfabrundungen der Norm entsprechen, und es sollten möglichst große Radien für die Gleisbögen bewählt werden.

NEM 312 — Räder — bringt gegenüber der neuen Fassung von NEM 311 lediglich Angaben über die Größe der für die Achse notwendigen Bohrung und über die Nabendicke. Diese beiden Werte sind jedoch nicht so wichtig, daß sich hierfür ein besonderes Normblatt lohnte. NEM 312 wurde daher ersatzlos außer Kraft gesetzt.

NEM 313 — Wagenradsatz für Zapfenlager — und NEM 314 — Wagenradsatz für Spitzenlager — wurden als „Empfehlungen" neu bearbeitet. Sie sind von untergeordneter Bedeutung, da die Hersteller heute in der Regel Radsätze nach NEM liefern, unter Umständen auch Austauschradsätze, wenn ihr Gleissystem nicht NEM entspricht. Daher kann damit gerechnet werden, daß ein Fahrzeug den „Verbindlichen Normen" nach NEM entspricht und daher auch für die Verwendung auf NEM-Gleisen geeignet ist, seine Radsätze aber von den Werten nach NEM 313 oder NEM 314 abweichen. Diese Normen haben vorwiegend für den Selbstbau Bedeutung.

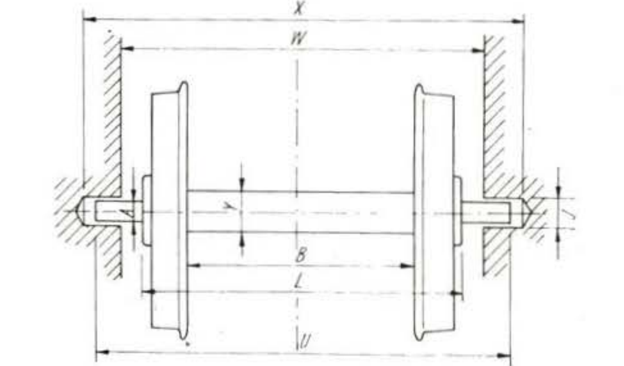
Zusammenfassend kann man feststellen, daß die einer Revision unterzogenen Normen NEM 310, 311, 313 und 314 eine größere Anpassung an das Vorbild gestatten als die früheren Ausgaben. Bei der Neufestlegung wirkten Vertreter fast aller namhaften Modellbahnhersteller Europas mit und haben die Ergebnisse ebenso wie die Delegierten der im MOROP zusammengeschlossenen nationalen Modellbahnverbände beeinflußt.

Normen Europäischer Modellbahnen

Wagenradsatz für Zapfenlager

NEM 313

Empfehlung — Maße in mm — Ausgabe 1978



Maßtabelle

Spur-[1] weite	A max	Y[2]	J min	B[3] min	L max	U	W	X
12	1,0	1,5	1,2	10,2	15,8	20,2+0,2	17,4+0,4	20,6+0,6
16,5	1,0	2,0	1,2	14,3	20,8	25,5±0,2	22,4+0,4	25,8+0,8
22,5	1,5	3,0	1,7	19,8	27,8	33,9+0,3	29,6+0,5	34,4+0,6
32	2,0	4,0	2,2	28,4	39,0	46,4+0,4	41,0+0,6	47,0+0,4
45	3,0	5,0	3,2	39,8	52,7	63,9+0,6	55,0+0,8	64,7+0,4

1) Für die Spurweiten 6,5 und 9 mm ist die Zapfenlagerung nicht anzuwenden.

2) Richtmaß

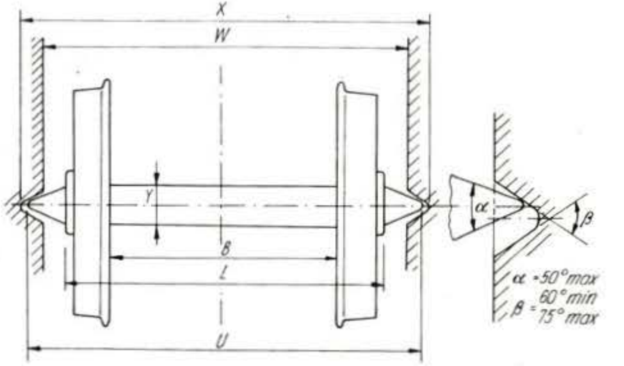
3) nach NEM 310

Normen Europäischer Modellbahnen

Wagenradsatz für Spitzenlager

NEM 314

Empfehlung — Maße in mm — Ausgabe 1978



Maßtabelle

Spur-[1] weite	Y[2]	B[3] min	L max	U	W	X
6,5	1,0	5,25	8,75	10,4±0,1	9,0±0,1	10,8−0,1
9	1,0	7,4	12,5	14,7±0,2	12,5+0,5	15,2−0,2
12	1,5	10,2	15,8	18,5±0,2	16,3+0,5	19,0−0,2
16,5	2,0	14,3	20,8	24,5±0,2	21,4+0,6	25,0−0,2
22,5	3,0	19,8	27,8	33,2±0,2	28,6+0,8	33,7−0,2

1) Für die Spurweiten 32 und 45 mm ist die Spitzenlagerung nicht anzuwenden

2) Richtmaß

3) nach NEM 310

Prof. em. Dr. sc. techn. HARALD KURZ (DMV), Radebeul

Kehren und Wenden

Beim Schienenfahrzeugbetrieb kommen die Fachbegriffe „Kehren" und „Wenden" vor, oft im Zusammenhang mit einer entsprechenden Gleisanordnung. Man legt sie aber verschiedentlich aus, bzw. sie haben eine unterschiedliche Bedeutung. Seit der Frühzeit der Periode der Eisenbahnen kennt man so zum Beispiel bereits den Begriff „Kehrtunnel", wenn Eisenbahnen nämlich über trennende Gebirgszüge zu führen waren. Ein Kehrtunnel verlängert die Strecke, wenn eine Benutzung von Seitentälern in offener Bauweise unmöglich, aber bei der gegebenen Begrenzung der Streckenneigung eine bestimmte Höhe zu gewinnen ist. Um nur zwei bekannte Beispiele anzuführen, die Semmeringbahn fährt Seitentäler aus, während auf der Gotthardbahn Kehrtunnel, auch in ihrer Abart als „Schraubtunnel", zur Anwendung kamen.
Der Begriff „Wenden" ist erst in neuerer Zeit häufig in Gebrauch, seitdem man „Wendezüge" eingeführt hat. Worin besteht aber nun der Unterschied, wenn man Kehrtunnel und Wendezug betrachtet? Bei ersterem ändert sich grundsätzlich nichts an der Bildung und an der Fahrtrichtung eines Zugs. Das Tfz verbleibt an der Zugspitze, bzw. bei Triebwagen ist der vorn liegende Führerstand nach wie vor vorn. Der Zug war „verschwunden und kehrte wieder" (Bild 1). Unter dem Stichwort „Kehrtunnel" findet man im „Lexikon Eisenbahn" folgendes: „... künstliche Längenentwicklung insbesondere bei Bogenkehren und Schleifenbildung an deren Umkehrstellen, aber auch bei Schlingen in engen Gebirgstälern ...".

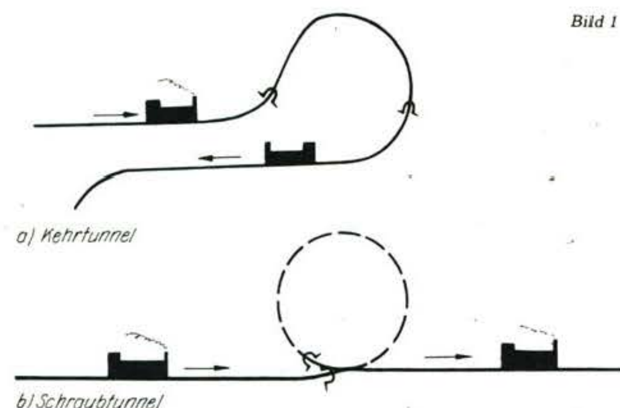
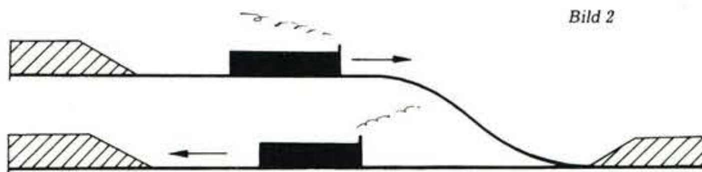


Bild 1

Statt eines Tunnels kann also auch eine offene Gleisführung, beispielsweise in Verbindung mit Hochbrücken, wie am Nord-Ostsee-Kanal (bei Rendsburg), angewandt werden. Dabei verschwindet aber nicht der Zug und kehrt deshalb auch nicht wieder. Es ist demnach zwar mit einem Kehrtunnel etwas Gemeinsames vorhanden, jedoch besteht auch ein deutlicher Unterschied zwischen beiden.
Beim Wenden eines Wendezugs wechselt hingegen die Stellung des Tfz-Führers im Zug von vorn nach hinten bzw. umgekehrt, ohne daß das Tfz aber umgesetzt wird. Dabei ist natürlich die Regel, daß eine feste Stammeinheit zwischen zwei Endpunkten hin und her verkehrt.
Nun kann aber auch ein Zug einen Zwischenbahnhof anlaufen, in dem er „Kopf macht", wie z. B. in der DDR in Lauscha oder in Rauenstein, beide in Thüringen. In Österreich nennt man das übrigens „Stürzen eines Zugs". In diesem Fall handelt es sich um einen einer Spitzkehre verwandten Betrieb (Bild 2). Bei Stadtschnellbahnen (S- und U-Bahnen) ist für Anlagen zum Wenden der Züge der Begriff „Kehranlage" gebräuchlich, während man bei der Eisenbahn von „Wendeanlage" spricht, die z. B. zum Abstellen von Reisezugparks und Triebwagen benötigt werden. Hierbei wird der Begriff „Kehren" also im Sinne von „Umkehren" oder „Wenden" gebraucht.


Bild 2

Ganz ähnlich verhält es sich bei der Modelleisenbahn mit der Anwendung dieser beiden Begriffe in Verbindungen, wie „Wendeschleife" und „Kehrschleife". Nach meinem Wissen kennt man aber bei der Eisenbahn derartige Anlagen nicht, sie kommen hingegen bei Straßenbahnen schon lange vor und tauchen immer häufiger durch den verstärkten Einsatz von Einrichtungs-Fahrzeugen auf. Dort bezeichnet man sie aber als „Gleisschleife" oder kurz nur als „Schleife". Bei einer solchen Gleisanlage bleibt ebenso wie bei einem Gleisdreieck die Fahrtrichtung einer Einheit bestehen. Gleisdreiecke werden mitunter beim Fehlen einer Drehscheibe zum „Drehen" eines Tfz verwandt. Das ist übrigens in den USA zum Drehen der langen Diesellokeinheiten, die aus mehreren Sektionen (A-Einheit mit mehreren mitgekuppelten führerstandslosen B-Einheiten) recht häufig. Es besteht also eine gewisse Verwandtschaft zwischen „Kehrtunnel" und „Gleis- und Kehrschleifen", aber nicht im Hinblick auf die Zweckbestimmung — hier „Wiederkehren", dort „Umkehren", aber mit „Drehen" des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeuge. Hierbei vermeide ich bewußt den Begriff „Wenden", weil ein Wendezug ja **nicht** gedreht wird! Dagegen ist die Betriebhandlung, die mit Hilfe einer Gleisschleife oder eines -dreiecks vorgenommen wird, mit dem „Drehen eines Tfz auf einer Drehscheibe vergleichbar (Bild 3).
Während man beim Verlauf von Straßen lediglich von „Kehren" spricht, mit deren Hilfe steile Anstiege überwunden werden, kennt man bei Eisenbahnen den schon erwähnten Begriff „Spitzkehre". Eine solche wird dann angewandt, wenn Kehrtunnel zu aufwendig sind. Allerdings erkauft man diese Einsparung an Bauaufwand durch eine erschwerte Betriebsführung. In der Regel wird das Tfz umgesetzt und oft auch gedreht (Bild 4). Der Einsatz von

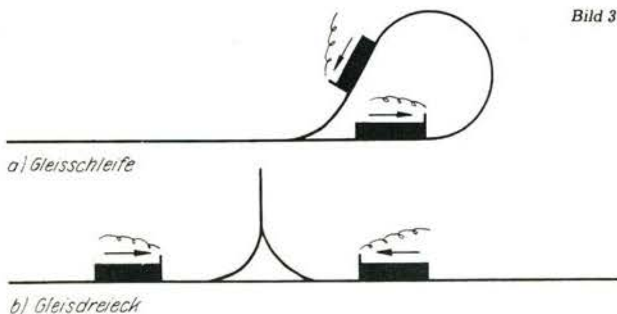


Bild 3

Wendezügen, deren Merkmal bekanntlich das Vorhandensein eines Steuerwagens und einer entsprechend ausgerüsteten Lokomotive ist, vermindert jedoch diese früher vorhandenen Nachteile einer Spitzkehre erheblich. Auch hier wird „Kehren" im Sinne von „Wieder-kehren" gebraucht, da die „Spitzkehre" keinen Endpunkt, also auch keinen „Wendepunkt" darstellt.



Bild 4

Eine ähnliche Anlage befand sich z. B. in Duby nördlich von Teplice in der ČSSR, wogegen der bereits angeführte Bahnhof Lauscha/Thür. zwar auch eine Spitzkehre, jedoch ohne eine Drehscheibe aufweist, da dort Tenderlokomotiven verkehren.
Aus allen diesen Anwendungsbeispielen geht hervor, daß die Begriffe „Kehren" und „Wenden" teilweise eine gleiche Bedeutung haben, teilweise aber eine unterschiedliche. Für den Bereich der Modellbahn, der Modelleisenbahnen ebenso wie Modellstraßenbahnen, Modellschnellbahnen sowie andere ähnliche Nachbildungen im verkleinerten Maßstab einschließt, sollte man sich daher auf bestimmte Festlegungen einigen. Dementsprechend wird vorgeschlagen:

Kehrtunnel	— Unterirdische (verdeckte) Gleisführung zur Überwindung von Höhenstufen (Abart: Schraubtunnel)
Bogenkehre	— Ober- oder unterirdische (unverdeckte) Gleisführung für den gleichen Zweck
Gleisschleife	— Ober- oder unterirdische Gleisführung mit einer Weiche zum Drehen der Tfz oder ganzer Züge
Gleisdreieck	— Ober- oder unterirdische Gleisführung mit 2 Weichen für den gleichen Zweck
Wendeanlage	—Ober- oder unterirdische Gleisführung bzw. -anlage, meist mit Weichen versehen, zum Wenden von Zügen, Triebfahrzeugen oder Wagenparks, ohne diese zu drehen.

WERNER SCHULZ (DMV), Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Ausschaltbare Blockstelle und Rangieren auf geblockter Strecke

Im Heft 2/1976 dieser Fachzeitschrift wurde die Schaltung einer ausschaltbaren Blockstelle geschildert, wie sie beim Vorbild vorkommt. Auf meiner Anlage gelangte ich infolge der betrieblichen Notwendigkeit zu einer ähnlichen Lösung. Die Grundidee meiner Anlage, ein kleiner Zwischenbahnhof mit geringem Rangierbetrieb an 1gleisiger Strecke mit Block und Richtungsverkehr, ließ kein Auszugsgleis mehr zu. Bei Rangierbewegungen muß ich demnach das Streckengleis als solches benutzen. Da aber der Streckenblock unmittelbar an der Einfahrweiche des Bahnhofs endet, bleibt beim Rangieren stets die Rangierabteilung auf dem abgeschalteten Gleisstück des Streckengleises stehen. Mich störte dabei das ständige besondere Freischalten. Deshalb war eine Schaltung notwendig, die folgende Bedingungen erfüllte:
1) Bei Fahrten ohne Rangieren Betrieb mit normalarbeitendem Streckenblock
2) Bei Rangierfahrten auf dem als Auszugsgleis benutzten Streckengleis ist ungehinderte Fahrt der Rabt möglich
3) Der Bahnhof verbleibt trotz Benutzung des Streckengleises als Ausziehgleis weiterhin durch Signal gesichert. Ich fand so folgende Schaltung. Der dem Bahnhof vorgelagerte Streckenblock wurde in zwei Hälften unterteilt, in der Schaltung Bl 1 und U 1 sowie Bl 1a und U 1a. Jede Blockhälfte ist durch ein Lichtsignal (S1 und S1a) gedeckt. Die Fahrtrichtung verläuft in der Skizze von links nach rechts. Durch einen installierten Schalter sind die beiden Grundzustände „Fahrt" und „Rangieren" einstellbar. Als Schalter wurde ein handelsüblicher zweipoliger Schalter verwendet, bei dem die Kontakte 1 und 3 und 2 und 4 sowie 2 und 3a durch angelötete Drähte miteinander verbunden wurden.

Bei „Fahrt" wird das Signal S 1 ständig auf „Hl 1" gestellt, und die Abschnitte Block 1 und U 1 bilden eine ausschaltbare Blockstelle. Die eigentliche Blockung geschieht im Abschnitt 1a auf dem Gleisstück U1a. S 1a zeigt dabei, je nach Impuls „Hl 1" oder „Hl 13". Der Schaltimpuls erfolgt bei halbautomatischem Betrieb durch die Kontaktgleise KA (gibt „Hl 13") oder KE (gibt „Hl 1"). Jedoch kann auch jederzeit durch manuellen Eingriff über die Taster T1 („Hl 13") bzw. T2 („Hl 2") ohne Automatik gefahren werden.
In der Stellung „Rangieren" werden die Signale S 1 und S 1a auf „Hl 13" gebracht, dabei ist U 1 stromlos, während an U 1a Spannung anliegt. Das ermöglicht es, das Streckengleis bis U 1 als Ausziehgleis zu nutzen. Um nicht gegen Bestimmungen des Signalbuchs der DR zu verstoßen, wurde S 1a mit dem Zusatzsignal „Zs 3" (Rautentafel) versehen und ferner hinter U 1 das Signal „Ra 10" aufgestellt.

Der Stromverlauf erfolgt in folgenden vier Schaltstellungen:

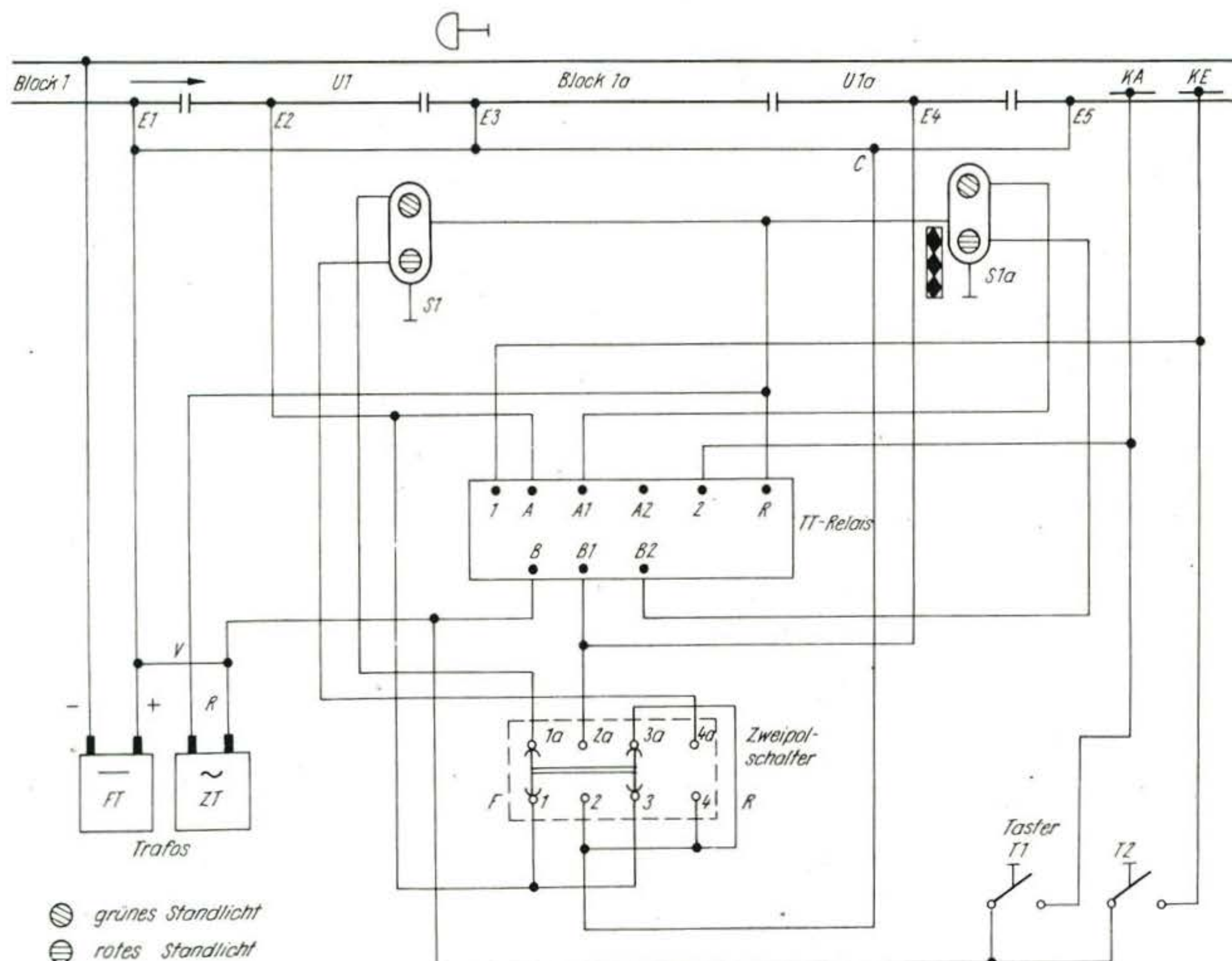
1. Schalter auf „Fahrt", Streckenblock: „Fahrt frei!"

Der Fahrstrom wird über die Anschlüsse E 1, E 3 und E 5 eingespeist.
Über die Stromschiene V ist der Fahrtrafo FT mit dem Zubehörtrafo ZT verbunden. Damit verläuft ein Teil des Fahrstroms über den Anschluß B des Relais zum Anschluß B 1 und versorgt so über E 4 das Gleisstück U 1a mit Fahrstrom. Ferner verläuft ein anderer Teil des Fahrstroms so, daß er bei C entnommen wird und über den Kontakt 2 des Schalters zum Kontakt 3a, weiter über den Schaltpimpel zum Kontakt 3 und über die Einspeisung nach U 1 geht. Mit dem Wechselstromkreis erhalten die Signale S 1 und S 1a Strom. Dieser verläuft dabei zum Trafo ZT über V nach C und über die Kontakte 2, 3a und 3 des Schalters. Hier gabelt sich der Stromkreis. Ein Teil geht über 1 und 1a des Schalters nach S 1 und läßt da das Signalbild „Hl 1" aufleuchten. Über den gemeinsamen Rückleiter R wird der Stromkreis an ZT wieder geschlossen. Der zweite Weg verläuft über A und A 1 des Relais nach S 1a und läßt auch dort „Hl 1" erscheinen. Nachdem der Zug die Blockstrecke passiert hat, wird über KA der Schaltimpuls für das Relais gegeben und die Blockstrecke geblockt. KE soll hier weiter nicht beachtet werden, sie wurde nur der Vollzähligkeit halber eingezeichnet. Sie ist an einer geeigneten Stelle im Streckenverlauf eingebaut und gibt den Einschaltimpuls für das Relais.

Damit entsteht die Schaltstellung

2. Schalter auf „Fahrt", „Block gesperrt"

Die Fahrstromversorgung erfolgt hierbei fast wie bei 1., nur der Stromweg, der über den Kontakt B des Relais an-



geschlossen wird, ist unterbrochen, da zwischen B und B1 keine Verbindung mehr besteht. So erhält jetzt auch U 1a keinen Fahrstrom mehr. Im Wechselstromkreis wird das Signal S 1 wie bei 1. mit Strom versorgt und zeigt auch „Hl 1". Da aber durch die Umschaltung des Relais die Verbindung zwischen A und A1 unterbrochen ist und von A2 keine Verbindung abgeht, bekommt S 1a auch keinen Strom mehr. Dafür geht vom Trafo ZT über die Kontakte B und B 2 eine Stromverzweigung nach S 1a und zeigt dort „Hl 13".
Angenommen, der die Blockstrecke soeben passiert habende Zug sei ein Güterzug, mit dem rangiert werden muß. Dann wird der Schalter umgelegt, und es entsteht die Stellung

3. „Rangieren", „Streckenblock gesperrt"

Die Schaltpimpel des Schalters verbinden die Kontakte 2 und 2a sowie 4 und 4a miteinander. Damit ist der Verlauf des Fahrstromkreises wie folgt: Von FT wird über C und 2/2a — E 4 das Gleisstück U 1a mit Strom versorgt. Da U 1 einmal mit dem Kontakt A des Relais sowie mit den Kontakten 1 und 3 des Schalters verbunden ist, diese Kontakte aber stromlos sind, wird ein von links einfahrender Zug auf U 1 gestoppt. So ist der Bahnhof gedeckt, während auf Block 1a und U 1a ungehindert rangiert werden kann.
Die Signale erhalten Strom von ZT über V—C zum Schalter. Über die Kontakte 4 und 4a fließt der Strom nach S 1 , wo „Hl 13" erscheint und der Strom über R zum Trafo zurückfließt.

Das Signal S 1a wird von ZT über B und B 2 mit Strom versorgt, und auch dieses zeigt dann „Hl 13". Der Stromrückfluß geht wiederum über R.

4. Schalter auf „Rangieren", Relais in Stellung „Fahrt frei"

Diese Schaltung ist leider die Schwachstelle der ganzen Schaltung. Sie entsteht, wenn bei 3. über KE bzw. über T 2 ein Impuls auf das Relais erfolgt, bzw., wenn bei 1. der Schalter in die Stellung „Rangieren" gebracht wird. Die Stromversorgung erfolgt so: Der Fahrstromkreis verläuft über V, die Kontakte B, B 1 und die Einspeisung E 4 nach U 1a, während U 1 weiterhin ohne Fahrstrom verbleibt. Damit sind zum Rangieren die gleichen Bedingungen wie unter 3. gegeben. Das Signal S 1 erhält Strom wie bei 3., womit es ebenfalls „Hl 13" anzeigt. Das Signal S 1a erlischt hingegen, da „Hl 13" nur dann gezeigt werden kann, wenn über B 2 des Relais eine Stromzuführung erfolgt. Diese ist jedoch durch die Einwirkung von KE bzw. T 2 auf das Relais unterbrochen. Dieser Schönheitsfehler kann in Kauf genommen werden, da durch Betätigen von T 1 bzw. beim ersten Ausziehen der Rabt auf das Streckengleis der Schaltzustand 3. durch Befahren von KA leicht wieder hergestellt werden kann. Man kann außerdem anstelle eines 2poligen einen Schalter mit 3 Polen verwenden. Dann ist es möglich, in der Rangierstellung des Schalters die Verbindung zwischen KE bzw. T 2 und dem Kontakt 1 des Relais zu unterbrechen. Oder man versorgt S 1a direkt über das dritte Polpaar mit Strom, um das Signalbild „Hl 13" zu bekommen.





Foto: Wolfgang Danitschek, Greifswald

JÜRGEN ENGWICHT (DMV), Göhren (Rügen)

Kurs „DDR-30" — Initiativen Greifswalder Modelleisenbahner zu Ehren des 30. Jahrestages der DDR

Im September v. J. rief der Bezirksvorstand Greifswald des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR die Mitglieder zu einem Arbeitseinsatz an der Strecke Putbus—Göhren auf.

Am Morgen des 28. Oktober 1978 trafen sich 29 Freunde aus 9 Arbeitsgemeinschaften des Bezirks auf dem Bahnhof Binz Ost. Nachdem der Leiter der Bahnmeisterei Bergen sie arbeitsschutzmäßig belehrt hatte, ging es mit einem großen Elan an die Auswechselung des Überholungsgleises des Bf Binz Ost. Insgesamt waren dazu 185 Meter Bahnhofsgleis auszubauen und das Planum neu vorzubereiten. 150 m Gleis wurden dann mit Schienen der Form 5 neu verlegt. Damit erarbeiteten diese freiwilligen Helfer einen volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen in Höhe von etwa 4000,— M. Der 2tägige Einsatz mit seiner harten und vor allem ungewohnten Arbeit verlangte von den Modelleisenbahnern selbstverständlich ein großes Maß an Kraft und an Einsatzwillen, und wollte einmal der Mut sinken, dann halfen Humor und viel Spaß immer wieder schnell über eine solche Situation hinweg. Nicht zuletzt wurden gerade durch diesen gemeinsamen Arbeitseinsatz der Kollektivgeist und das freundschaftliche Verhältnis der einzelnen AG untereinander wesentlich gefördert. Die Freunde nutzten die Freizeit zu regem Erfahrungsaustausch ebenso wie zu Film- und Lichtbildervorträgen, in denen über Aktivitäten der Mitglieder der verschiedenen AG in dem sich territorial weit erstreckenden Bezirk Greifswald, der von Saßnitz im Norden bis in die Nähe Berlins im Süden reicht, berichtet wurde.

So wurde diese Zusammenkunft nicht nur für eine gesellschaftlich nützliche Arbeit sondern auch gleichzeitig zur Förderung eines aktiven Verbandslebens genutzt. Als am Sonntagmittag, dem 29. Oktober 1978, der Einsatz beendet wurde, waren sich alle Teilnehmer einig: Dieser Arbeitseinsatz bei der DR sollte nicht der letzte seiner Art sein! Daher unsere weitere Verpflichtung: Zu Ehren des 30. Jahrestages der DDR werden zwei weitere Arbeitseinsätze folgen, die zur Erhöhung der Attraktivität des „Rasenden Rolands" auf der Insel Rügen beitragen sollen!

Zu einigen Fachtermini

Es hat sich leider in Katalogen aller möglichen Hersteller, in den Auslagen fast aller Fachgeschäfte, aber auch in Leser- und Kundenkreisen stark eingebürgert, daß einige Fachtermini falsch angewandt werden. Dafür nur einige wenige Beispiele: Man schreibt und spricht da von **„Schienen"**, gemeint sind aber **„Gleise"**, und ein Gleis hat nun einmal 2 Schienen. Kauft man hingegen Profilmeterware (z. B. *PILZ*), dann handelt es sich natürlich um ein **Schienen**profil.

Oder der Handel und auch die Kunden sprechen fast nur von **„Spur** xy". Eine **Spur**weite kann nur ein Schienenfahrzeug haben, aber niemals z. B. ein Signal, eine Figur usw. Man sollte sich daher endlich angewöhnen, bei Fahrzeugen von der betr. **Nenngröße** und bei allem anderen von der **Bau**größe zu schreiben und zu sprechen. — Ein letztes Beispiel: Immer wieder ist von **„Packwagen"** die Rede. Dieses Schienenfahrzeug heißt aber beim Vorbild und demnach auch bei der Modellbahn **„Gepäckwagen"**.

Wir sind gespannt, wann diese Unsitte einmal aus dem Handel verschwunden sein wird. Dazu kann jeder Leser beitragen!

GÜNTHER FEUEREISSEN (DMV), Plauen

Wir verbessern das H0-Modell der BR 75^5 von EBM

Vor Jahren brachte der Vorgänger des jetzigen VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau, die ehemalige Fa. Gützold, ein H0-Modell der BR 75^5 heraus. Als Fahrwerk diente dazu ihr bekanntes C-Triebwerk, das auch bei den Modellen der BR 24 und 64 benutzt worden war. Alle drei Modelle sind noch nach wie vor im Handel.

Obwohl das Gehäuse der 75er eigentlich recht maßstabsgetreu ist und zahlreiche Detaillierungen aufweist, gibt es bei genauerem Betrachten doch noch etliches zu verbessern. Der gute Eindruck dieses Modells wird nämlich durch sein viel zu hochbeiniges Aussehen gestört, was seine Ursache in dem stark maßabweichenden Fahrwerk hat. Dabei konnte nicht ein Hauptmaß auch nur annähernd eingehalten werden, was durch den Einsatz des 24/64er Triebwerks bedingt ist. So bietet sich hier wieder einmal ein Umbau nach dem Motto „Selbst ist der Mann" an.

Will man einen kompletten Eigenbau des Fahrwerks vermeiden, dann wird dieser Umbau jedoch relativ teuer. Für etwa 100,— Mark erhält man dann allerdings ein maßstabsgetreues Supermodell, das unseren heutigen Anforderungen voll entspricht.

Wahrscheinlich ist es infolge des nicht genügenden Ersatzteilangebots unumgänglich, statt des Fahrwerks der BR 66 von PIKO eine komplette 66er zu kaufen. Jedoch lassen sich unbenötigte Teile, wie z. B. das Gehäuse dieses Modells oder das entfallende alte 1'C1'-Fahrwerk der 75er, vielleicht bei anderer Gelegenheit wieder einmal verwenden. Die L-Bauteile erhält man bekanntlich von Herrn Heinz Lehmann, 8246 Lauenstein, Bahnhofstr. 4. Bei der Bestellung ist zu beachten, daß nur Aufträge über 15,— M ausgeführt werden, so daß man ggf. Sammelbestellungen aufgibt. Die Fabrikschilder können beim Verfasser, 99 Plauen, Alte Straßberger Str. 24, bestellt werden.

Das Fahrwerk

Zunächst wird der Motor aus dem 66er Fahrwerk demontiert und dann dessen hintere Halterung (Bild 3) bearbeitet. Diese Arbeit ist deshalb notwendig, damit das 66er Fahrgestell unter das Gehäuse der BR 75^5 paßt. Dann demontiert man die Zylinderblöcke, Gleitbahnen und die Gleitbahnträger. Die Zylinder werden vom Rauchkammersattel so abgesägt, daß dessen Breite nunmehr etwa 20 mm beträgt. An ihn klebt man nun die Zylinder der 75er etwas nach hinten versetzt an. Anhand einer Probe durch das Aufsetzen des Gehäuses der 75er wird die genaue Passung ermittelt. Die größte Breite des Zylinderblocks muß in Höhe der Einströmrohre 33 mm betragen. Damit paßt das Gehäuse genau darüber. Nun werden die neuen doppelschienigen Gleitbahnen montiert, an deren Vorderseite der Verbindungssteg herauszutrennen ist, ohne aber die Gleitbahnen selbst zu kürzen. Die obere Gleitbahn wird durch Anlöten eines Ms-Blechstreifens verlängert, der die Gleitbahn am Zylinderblock in der entsprechenden Originalbohrung hält. Ebenso verlängert man auch die untere Gleitbahn, für die jedoch eine Bohrung in den Zylinderblock eingebracht werden muß. Bei einer sauberen Arbeit ist äußerlich die Verlängerung nicht sichtbar. Entsprechend dem Bild 3 wird nun ein neuer Gleitbahnträger angefertigt, an den die gekürzten Gleitbahnträger der BR 89 (PIKO) angelötet werden. Der Schwingenhalter der Steuerung der BR 66 wird von dieser abgetrennt und gleichfalls angelötet.

Ein etwas größeres Problem stellt der 2schienige Kreuzkopf dar, weil es dafür kein handelsübliches Teil gibt. So ist beim 89er-Kreuzkopf die Kolbenstange gekröpft, und es fehlt das Lager für die Lenkerstange. Deshalb wird der Original-Kreuzkopf in Knetmasse (Plastilina, Suralin o. ä.) abgeformt. Zuvor taucht man ihn in dünnflüssiges Öl ein, um einen sauberen Abdruck zu bekommen. Die Form wird dann auf saubere Konturen hin überprüft, und dann wird ein entsprechend geformtes Stück Plaste eingedrückt, so daß Hebel und Lager für die Lenkerstange entstehen. Ein Stück Cu-Draht wird als Kolbenstange eingelegt, die hinten rechtwinklig abgebogen wird, um so gleich den Lagerbolzen für die Treibstange zu erhalten. Beim Eindrücken des 89er-Kreuzkopfs in die Knetmasse ist darauf zu achten, daß man etwas tiefer hineindrückt, um die Kröpfung der Kolbenstange zu vermeiden. Hat man nochmals die Form auf ihre Konturen hin überprüft, dann wird sie mit Kunstharz (EPASOL EP 11, Zweikomponentenkleber) ausgegossen. Da das dickflüssige Gemisch gern zu Lufteinschlüssen neigt, sollte erst nur ein kleiner Tropfen in die Form gegeben werden. Dann hält man die Form direkt unter eine Glühlampe, um sie auf 60 ... 80 Grad in wenigen Sekunden zu erwärmen. Die Zeit hängt dabei natürlich von der Leistung der Glühlampe ab. Das Harz wird so dünnflüssiger und füllt alle Ecken gut aus. Erst dann gießt man die Form vollständig aus, wobei es ratsam ist, bei größeren und dickeren Teilen gleich erwärmtes dünnflüssiges Harz zu nehmen. Unter einer Glühlampe härtet das Gemisch innerhalb von 15 ... 30 Minuten aus. Dann kann das Gußstück der Form entnommen und bearbeitet werden. In der Regel läßt sich die Form nur einmal verwenden.

Der Kreuzkopf wird dann entsprechend befeilt, insbesondere der Hebel für das Lager der Lenkerstange und die Gleitlager für die Schienen. Danach wird die 66er-Treibstange angenietet und die Steuerung durch die Lenkerstange, den Voreilhebel, die Schieberschubstange usw. ergänzt. Der Lauf aller Steuerungsteile ist dann sorgfältig zu überprüfen. Die Stromabnehmer werden entsprechend gebogen und anmontiert. Das Vor- und das Nachlaufgestell werden gekürzt und bearbeitet. Der Achsstand Vorlaufgestell — 1. Kuppelachse beträgt 31,5 mm, der zwischen 3. Kuppelachse und Nachlaufgestell 25 mm. So sind alle Hauptmaße am Fahrwerk weitgehend eingehalten. Durch Bremsklötze, Pumpenantrieb, Kolbenstangenschutzrohre usw. ergänzt man noch das Fahrwerk. Das Vorlaufgestell wird durch die Originalandruckfeder geführt, während das Nachlaufgestell einen Bleiballast erhält. Das neu anzufertigende Ballastgewicht des Modells wird zwischen der 1. Kuppel- und der Treibachse montiert. An seinem Ende wird eine Bohrung mit einer eingelegten M2-Mutter eingebracht für die spätere neue Gehäusebefestigung.

Das Gehäuse

Die vordere Pufferbohle wird nun an das Gehäuse geklebt. Da sie jetzt auch die Kupplung trägt, sollte diese Klebestelle durch einen hintergelegten Plastestreifen verstärkt werden. Die Puffer werden an einen dahinterliegenden Blechstreifen geschraubt, an dem auch die Kupplung zu befestigen ist. An der Gehäuserückwand ist das Beschwerungsblech zu entfernen, damit das Fahrgestell hineinpaßt. An dessen Stelle wird wie bei der vorderen Pufferbohle ein Blechstreifen zur Befestigung der Puffer und der Kupplung angebracht.

Das Gehäuse wird nun noch durch Brems- und Heizschläuche, Führerhausleitern, Pufferbohlenleiter (nur einseitig), Umläufe an den Wasserkastenaussparungen, Reglerzüge, Rohrleitungen usw. vervollständigt.

Durch diesen Umbau entstand ein maßstabgerechtes besseres Modell mit ebenfalls besseren Laufeigenschaften, Stromaufnahme und mit größerer Zugkraft.

1

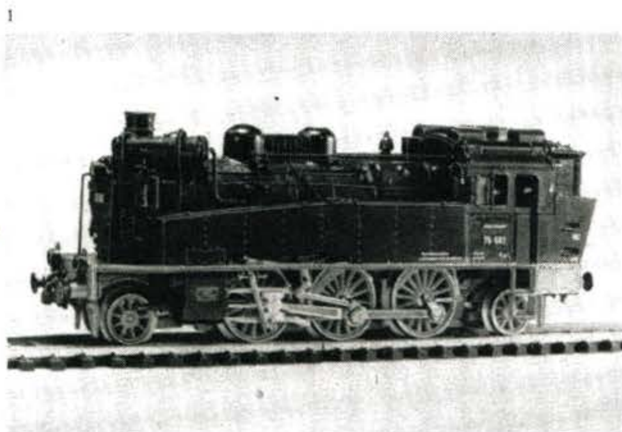


Bild 1 Das fertig umgebaute Modell der BR 75^5 von der Heizerseite aus gesehen. Es ist deutlich erkennbar, wie der Gesamteindruck durch das vorbildgerechte Fahrwerk verbessert wurde.

2

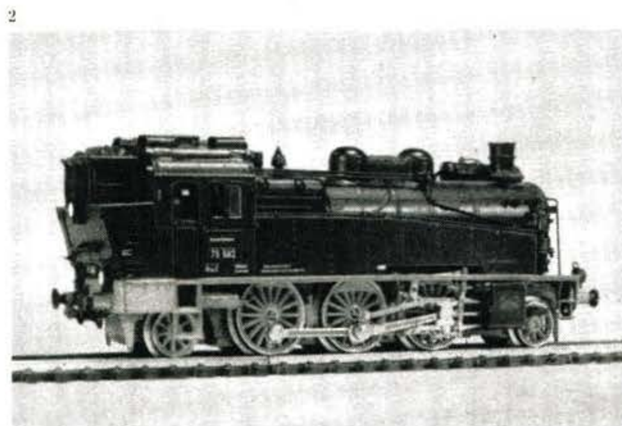
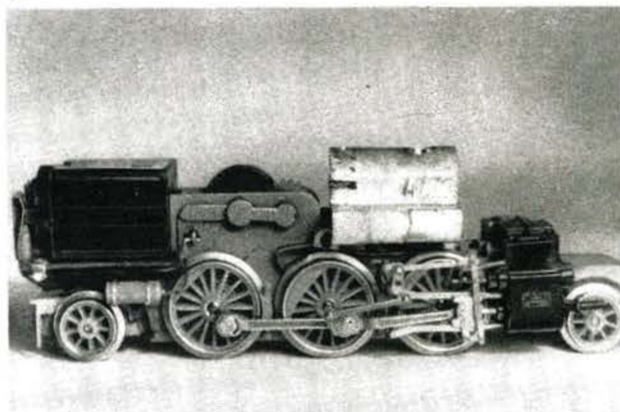


Bild 2 Das gleiche Modell, von der Lokführerseite aus

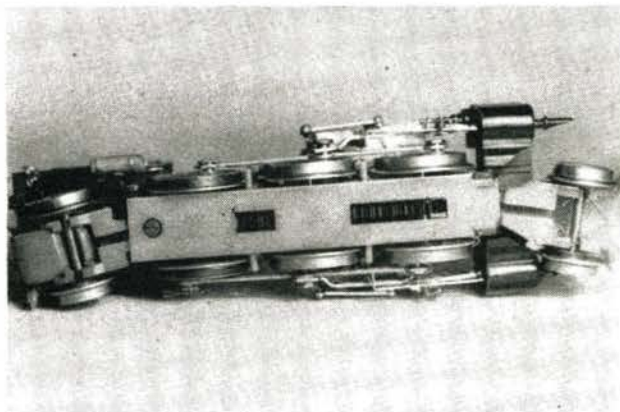
Bild 3 Das Fahrwerk neu; gut erkennbar sind die nach hinten versetzten Zylinder, die gekürzte Motorhalterung und die veränderten Stromabnehmer.

Bild 4 Das Fahrwerk von unten. Der Nachläufer wird durch die Bodenplattenbefestigungsschraube geführt. Die Stromabnehmer bleiben erhalten. Der Vorläufer wird etwas gekürzt, aber seine Befestigung verbleibt. Zwecks ausreichenden Seitenausschlags werden Zylinderblock und Kolbenstangenschutzrohre ausgespart.

Fotos: Verfasser



3



4

Materialliste

Bezeichnung		Stück
Gehäuse BR 75^5, EBM	handelsübl.	1
Zylinder BR 75^5, EBM	handelsübl.	1 Paar
Fahrwerk BR 66, PIKO, ohne Vor- u. Nachlaufgestelle	handelsübl.	1
Vorlaufgestell mit Radsatz, BR 66	handelsübl.	2
Kreuzkopfgleitbahn, BR 89.2, PIKO	handelsübl.	1 Paar
Kreuzkopf, BR 89.2	handelsübl.	1
Bremsklötze, L 55	Lehmann-Teil	4
Bremsschlauch L 53	Lehmann-Teil	4
Heizschlauch L 63	Lehmann-Teil	2
Loklaterne L 36 od. L 40 od. L 12	Lehmann-Teil	2
Fabrikschilder	siehe Text	1 Satz
Draht, Plaste, Ms-Blech		

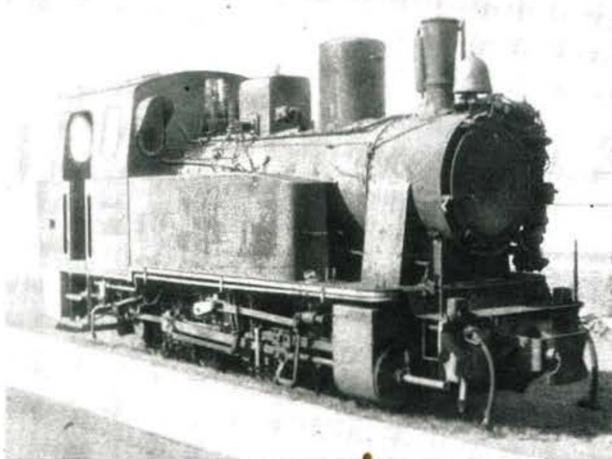
WISSEN SIE SCHON...

● daß im Bahnbetriebswerk Neustrelitz seit etwa einem Jahr die Lokomotive Nr. 994644 als Denkmal aufgestellt wurde? In freiwilligen Arbeitseinsätzen, die die Werktätigen dieser Dienststelle dem 30. Jahrestag der DDR zu Ehren verrichteten und noch verrichten, soll dieses Exponat als ein Erinnerungsstück an die Dampflokzeit wieder auf Hochglanz aufpoliert werden.

Diese Lokomotive war anfangs bei der ehemaligen Kleinbahn des Kreises Jerichow beheimatet. Seit September 1965 gehörte sie zum Bw Wittenberge und fuhr auf den Strecken der Ost- und Westprignitzer Kleinbahn. Vor einigen Jahren übernahm sie dann das Bw Stralsund, um sie auf der Strecke Putbus—Göhren auf der Insel Rügen einzusetzen. Jedoch stellte sich dann heraus, daß diese Maschine nicht den dortigen Oberbaubedingungen entsprach, und deshalb wurde sie schließlich 1977 ausgemustert.

Bemerkenswert ist an dieser Lokomotive noch, daß sie einen Außenrahmen und Flachschieber hatte.

Text und Foto: Möller, Berlin



● daß im Jahre 1839, also lediglich vier Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, die gesamte Strecke Leipzig—Dresden mit einer Länge von 115 km in Betrieb genommen wurde?

Die heute elektrisch betriebene Magistrale der Deutschen Reichsbahn begeht also 1979 ihr 140jähriges Bestehen. Sie hat — obwohl sie geschichtlich die zweite deutsche Eisenbahnverbindung war — das Primat der ersten echten Fernbahn auf deutschem Boden. Es ist weiterhin bemerkenswert, daß auf ihr die erste deutsche Lokomotive, die von Andreas Schubert in Dresden-Übigau gebaute „Saxonia" zum Einsatz gelangte. In ihrem ersten Betriebsjahr 1839/40 beförderte diese Bahn bereits 412000 Personen und 3,85 Millionen „Zentner-Meilen", was 1,44 Mio tkm entspricht.

Kau.

● daß der 31. Mai 1879 als der offizielle Geburtstag der elektrischen Zugförderung bzw. der Elektrotraktion gilt? Demnach findet in diesem Jahre noch das 100jährige Jubiläum der E-Traktion statt, das in der DDR — und wie wir erfuhren — auch in der BRD in entsprechend würdigem Rahmen begangen werden wird. Wir werden über die aus diesem Anlaß stattfindenden Feierlichkeiten bzw. eine größere Ausstellung in Dessau noch zu gegebener Zeit Näheres berichten. Außerdem beginnen wir im Heft 5/79 mit einer Beitragsreihe über dieses Thema, wobei der Hauptteil dann im Heft 9/79 als Schwerpunkt erscheinen wird.

Kau.

● Im Nachgang zu vorhergehender Meldung ist noch zu vermelden, warum der 31. Mai 1879 als der Geburtstag der E-Traktion offiziell angesehen wird. Denn mit Recht könnte man sagen, daß doch erst 30 Jahre nach diesem Termin die erste Vollbahnstrecke elektrifiziert wurde. Doch führte Werner v. Siemens an jenem Tag vor 100 Jahren die von ihm konstruierte erste Elektrolok (150 V) auf der Berliner Gewerbeausstellung vor. Die Lok hatte eine Leistung von 3 PS (2,3 kW) und zog drei Wagen, mit je 6 Personen besetzt, auf einer 300 m langen Rundstrecke mit 7 km/h Geschwindigkeit. Die Spurweite betrug 490 mm, das Gleis hatte eine isolierte Mittelschiene zur Stromzufuhr.

Kau.

● daß die Transmongolische Eisenbahn mit einer Länge von 1454 Kilometern komplett von der Sowjetunion erbaut wurde? Sie wurde im Jahre 1956 eröffnet. Ihre Spurweite ist wie die sowjetische Breitspur (1524 mm). Die gesamte Bahn ist eingleisig und durchquert die gesamte Mongolische Volksrepublik in Nord-Süd-Richtung: Nauschki (UdSSR)—Ulan-Bator—Djining. Dort besteht ein Anschluß an das chinesische Eisenbahnnetz. Über die TME ergibt sich die kürzeste Verbindung Moskau—Peking.

Kau.

● daß in der Sowjetunion die nichtöffentlichen Eisenbahnen, also die Bahnen des Werk- und Industrieverkehrs, ein beträchtliches Streckennetz, umfangreiche Bahnanlagen und eine große Zahl an rollendem Material — vor allem Triebfahrzeuge — besitzen? Die Gesamtlänge aller Werk- und Industriebahnen beträgt gegenwärtig etwa 120000 km. Einzelne Linien haben allein eine Länge bzw. auch eine Ausdehnung von über 100 km. Die Industriebahnen bedienen in der UdSSR nicht nur den jeweiligen Betrieb bzw. den Betriebskomplex, sondern den ganzen Rayon (Bezirk). Der Grund für das Vorhandensein solcher gewaltiger Industriebahnsysteme ist der sehr hohe Anteil der Großbetriebe und Kombinate an der sowjetischen Volkswirtschaft. Damit verbunden ergibt sich die Notwendigkeit vieler und vorteilhaft gelegener Anschlüsse an das öffentliche Eisenbahnnetz.

Daher kann man die Gesamttransportleistungen der Sowjetischen Eisenbahnen — im Unterschied zu anderen Ländern — nur im Zusammenhang mit denen der Werk- und Industriebahnen betrachten, auf denen nämlich etwa 75 Prozent aller Be- und Entladearbeiten erfolgen.

Kau.

Lokfoto des Monats

Seite 87

Unser Foto zeigt eine Cn2-Naßdampf-Tenderlokomotive der Reihe sä. V T, spätere DRG-Reihe 89^2, die sämtlich in mehreren Baulosen von Hartmann in Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) gebaut wurden. Die V T wurden in der Zeit von 1896 bis zum Baulos 1901 und in geänderter Bauweise vom Baulos 1914 bis 1920 gebaut. Die abgebildete Lokomotive gehörte zum Baulos von 1896.

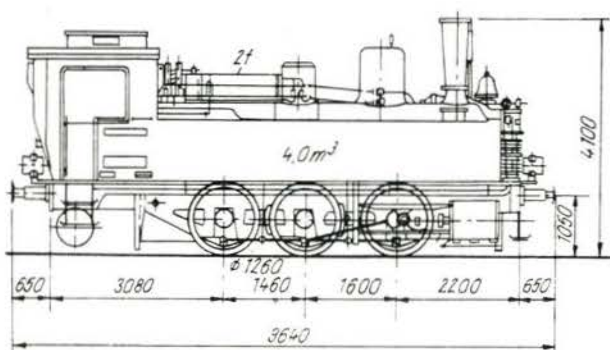
Der Lokrahmen bestand aus 26 mm starkem Blech, in ihm waren alle Kuppelachsen fest gelagert. Die Steuerung dieser Maschinen war eine innenliegende Allan-Steuerung. Die beiden Zylinder des Zweizylinder-Naßdampftriebwerks lagen außen und waren waagerecht angeordnet. Der Antrieb erfolgte auf die zweite Kuppelachse. Die Kreuzkopfführung ist zweischienig ausgeführt gewesen. Die Lokomotive hatte eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse, die alle drei Kuppelradsätze einseitig von vorn abbremste. Außerdem war noch eine Handbremse vorhanden. Der Bremsluftbehälter befand sich unter dem Führerhaus, dessen Rückwand im unteren Teil eingezogen war. Vom Baulos des Jahres 1914 ab war letzteres bei den V T nicht mehr der Fall, weil die später gebauten Lokomotiven einen Kohlekasten hinter dem Führerhaus bekamen, was beide Bauarten der sä. V T markant voneinander unterscheidet.

Von der sä. V T der Baujahre bis ausschließlich 1914 gelangten noch 69 Lokomotiven zur DRG und wurden als 89201 bis 89269 eingereiht. Nach dem zweiten Weltkrieg übernahm die DR nur noch ganz wenige dieser Lokomotiven, die dann bis zum Jahre 1960 im sächsischen Raum Rangierdienst auf Personenbahnhöfen versahen, so u. a. auch in Dresden Hbf. Nach ihrer Ausmusterung durch die DR fanden einige dieser Lokomotiven noch bis ungefähr 1967 als Werkloks bei Betrieben der Industrie bzw. auch in Raw Verwendung. Im Modell hat der VEB K PIKO schon vor Jahren der VT mit einer guten Nachbildung in originaler sächsischer Farbgebung (erbsgrün) wie auch in DR-Ausführung ein schönes Denkmal gesetzt.

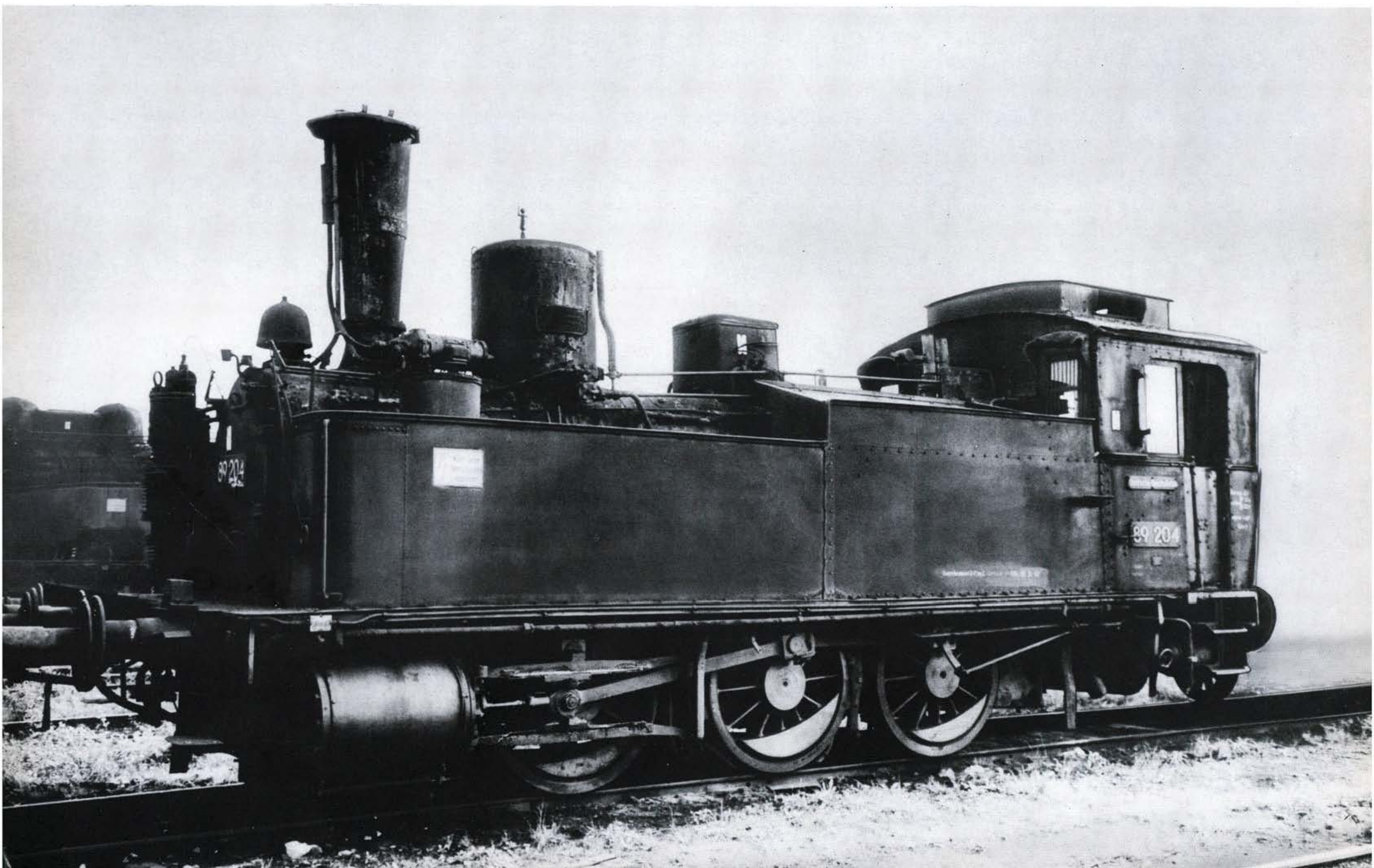
Technische Daten

zul. Fahrgeschwindigkeit	50 km/h
Zylinderdurchmesser	400 mm
ab 1898	430 mm
Rostfläche	1,3 m²
Masse, leer	33,1 t
Dienstmasse	42,0 t
Wasserkasteninhalt	3,8 m³
Kohlevorrat	1,5 t

H. K.



Cn2-Naßdampf-Tenderlokomotive der BR 89^{2} der DR (ex sä. V T) — *Foto: Rudi Lehmann, Dresden*



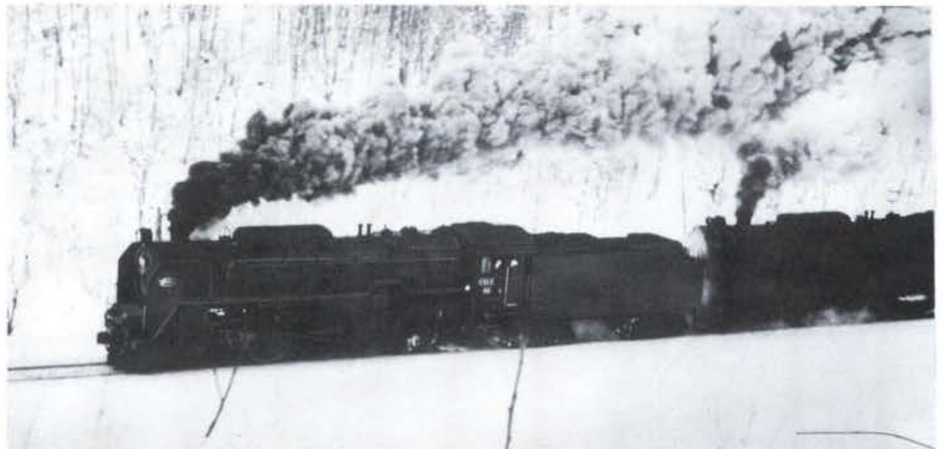


interessantes von den eisenbahnen der welt

In diesem Monat führen uns unsere Betrachtungen über ausländische Eisenbahnen einmal sehr weit vom europäischen Kontinent fort; denn wir reisen in Gedanken in das fernöstliche Japan, um auch einmal andere Eisenbahnfahrzeuge als meistens nur die modernen elektrischen Schnell-Expreßzüge im Bild kennenzulernen.







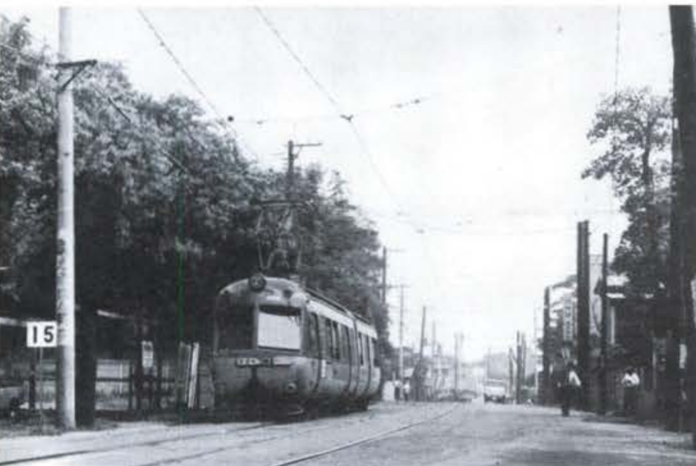


Bild 1 Eine 1'D1'-Mehrzwecklokomotive der Reihe D 51 der JNR. Die Spurweite ist in Japan bekanntlich überwiegend geringer als die Regelspurweite, nämlich 1067 mm.

Bild 2 Hier förderte im August 1972 eine Schnellzuglokomotive der Reihe C 62 einen Sonderreisezug für Eisenbahnfreunde. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Maschine beträgt bei Probefahrten 130 km/h, gewöhnlich jedoch 90 km/h. Die Kuppelräder haben einen Durchmesser von 1750 mm, die Leistung der Lokomotive ist 1800 PS (etwa 1330 kW).

Bild 3 Nochmals zwei Lokomotiven der Reihe C 62 mit einem Expreßzug, aufgenommen am 1. Januar 1971.

Bild 4 Und hier schließlich noch einen Blick auf die Straßen der Hauptstadt Tokio: Moderner Straßenbahnzug.

Fotobeschaffung: Steffen Uhlig, Dresden

Ing. GÜNTHER FIEBIG (DMV), Dessau

Die Akkumulatortriebwagen Nr. 581/582 bis 615/616 der Deutschen Reichsbahn

Die AT der Bauart „*Wittfeld*" waren ihrer Einfachheit, Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit wegen auch bei der DR im entsprechenden Dienst geschätzte Triebfahrzeuge. Um 1920 waren im wesentlichen neben den AT nur folgende Triebwagen vorhanden: einige Dampftriebwagen bei den süddeutschen Direktionen und einige wenige Verbrennungstriebwagen bei den preußischen Direktionen, die von vornherein nur einen Versuchscharakter besaßen und im ersten Weltkrieg allesamt abgestellt waren. An Neubeschaffungen war zu jener Zeit nicht zu denken. Beim neu zu entwickelnden AT sollten die eingangs erwähnten Vorteile gewahrt bleiben, aber die den „*Wittfeld*"-Wagen eigenen Nachteile — hohe Masse, großer Flächenbedarf der Batterien und zu geringes Platzangebot — reduziert werden. Bereits auf der „Eisenbahntechnischen Ausstellung" in Seddin vom 21. September bis 5. Oktober 1924 wurde das erste Fahrzeug dieser neuen Serie vorgestellt. Anscheinend war damals aber nur erst der Fahrzeugteil fertig, denn die Ablieferung der ersten zwei AT an die DRG erfolgte erst im Februar und März 1926 noch mit der zu dieser Zeit gültigen Zwischen- oder Übergangsnummer 215/216 und 217/218 Halle. Bei den neuen AT waren die Akkumulatoren in Kästen an den Längsseiten untergebracht, und nur ein kleiner Teil befand sich noch in den nunmehr bedeutend kürzeren Vorbauten. Das größere Platzangebot bedingte zusätzliche Einstiege an den Längsseiten. Mit Faltenbälgen versehene Übergänge verbanden die beiden Wagen eines Zugs. Außerdem erhielten diese Fahrzeuge einen Abort und ein kleines Postabteil.

Fahrzeugteil: Die Wagenkästen und Untergestelle des Doppelwagens waren untereinander gleich. Die seitlichen Batteriekästen bildeten mit den Langträgern den tragenden Teil, daher waren Sprengwerke nicht erforderlich. Ebenfalls kraftschlüssig mit den Langträgern verbunden waren die aus Profilstählen bestehenden Kastengerippe. Äußerlich war der Wagenkasten blechbeplankt, während er im Inneren noch eine Holzverschalung bekam. Das Dach war auf stählerne Spriegel aufgebracht und bestand aus Brettern, die nach oben mit Doppeldrell verkleidet und mit Bitumenanstrich versehen wurden. Die ersten beiden Doppelwagen hatte die *WUMAG* noch im einheitlichen dunkelgrünen, die folgenden dann mit dem zu jener Zeit eingeführten zweifarbigen Anstrich (Rot/Elfenbein/noch ohne oberen Zierstreifen) geliefert. Infolge der seitlichen Unterbringung der Batterien mußte eine der Laufachsen in etwa Wagenmitte versetzt werden. Wegen der erforderlichen Seitenverschiebbarkeit dieser Achsen erhielt dieser Radsatz Gleitlager, die äußeren dagegen Rollenlager. Als Endachsen am Kurzkuppelende wurden wiederum die von Tatzlagermotoren angetriebenen Treibachsen gewählt, so daß auch die Achsformel 2A + A2 erhalten blieb. Die Abfederung erfolgte mittels einfacher, 2000 mm langer Blattfedern. An den äußeren Enden erhielten die AT gefederte Zugvorrichtungen, verstärkte Kupplungen und normale Hülsenpuffer. Die bereits bei den älteren Wagen verwendete Kurzkupplung verband die beiden Einzelwagen am Kurzkuppelende. Durch mit Faltenbälgen geschlossene Übergänge war auch den Reisenden ein Übertritt möglich. Jeder Wagen hatte einen durch eine Trennwand mit Schiebetür abgeteilten Endführerstand. Bei den ersten beiden Doppelwagen besaßen nur die Führerstände des 4.-Klasse-Wagens Außentüren, vom AT 585/586 an aber alle Führerstände. Der jeweils unbesetzte Führerstand war als ein kleiner Gepäckraum vorgesehen. Die Einstiegstüren hinter den Führerständen waren für die Reisenden da. Am Kurzkuppelende befand sich, jeweils auf der linken Fahrzeugseite, in einer Nische, ein zusätzlicher Einstieg, der ebenfalls durch Klapptüren verschlossen war. Gegenüber den Einstiegen am Kurzkuppelende war bei den Wagen mit ungerader Betriebsnummer ein kleines Postabteil und bei denen mit gerader Betriebsnummer ein Abort eingerichtet. Im Anlieferungszustand der ersten beiden Doppelwagen waren die AT 581 und 583 als 4.-Klasse-Wagen mit einfachen Querbänken — Sitzplananordnung 3 + 2 — und in einem 4,4 m langen Teil mit Längsbänken ausgestattet. Die AT 582 und 584 hatten hingegen durchgehende Großabteile 3. Klasse mit Lattensitzen — Sitzplatzanordnung 3 + 2 bzw. an den Querwänden 2 + 2. Die ersten beiden Wagen boten 56 und die beiden letztgenannten 58 Reisenden Sitzplätze an. Durch nachträglich eingebaute Querwände konnten dann die Großabteile in Raucher- und in Nichtraucherabteile unterteilt werden, ebenso erfolgte dann auch noch die Abtrennung eines 2.-Klasse-Abteils. 1928 wurde die 4. Klasse abgeschafft. In den Jahren 1929 bis 1937 erfolgten bei allen AT Umbauten, so daß im Jahre 1937 bei den insgesamt 18 Doppelwagen 8 verschiedene Grundrißanordnungen bestanden. Die AT 581/582 bis 583/584 erhielten zur Wagenheizung noch von außen beschickbare Preßkohlenöfen, von Wagennummer 585/586 an wurde dann eine Warmwasserheizung mit koksbeheiztem Heizkessel eingebaut. Die einfachwirkende *Knorr*bremse wurde durch eine Spindelhandbremse je Führerstand ergänzt. Die Druckluftbremse wirkte auf die vorderen Lauf- und auf die Treibachsen und die Handbremse nur auf die jeweils unter dem Führerstand befindliche Laufachse. Druckluftsandstreuer, die auf dem Dach am Kurzkuppelende angeordnete Druckluftsirene und ein Läutewerk vervollständigten im wesentlichen die Ausrüstung.

Elektrische Ausrüstung: Die Akkumulatorbatterie war in je einer Reihe unter dem Wagenkasten und in den kleinen Vorbauten untergebracht. Sie bestand aus 168 Zellen des Typs 9 TM 450 mit einer Kapazität von 225 kWh bei dreistündiger Entladung. Später wurden den Batterien des Typs

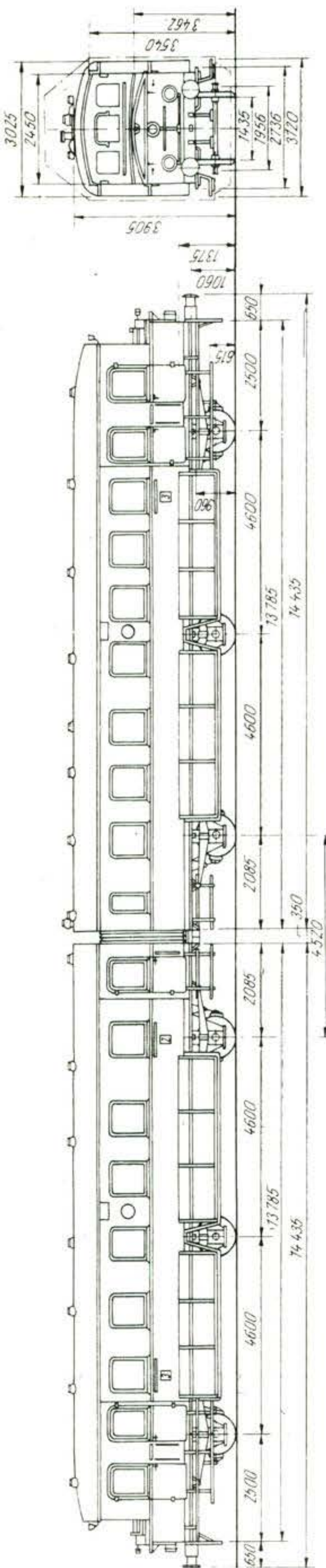


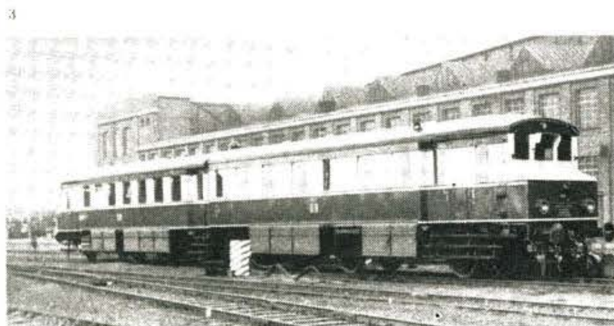
Bild 1 BCPost 3ueaT + C3utreaT — 26 29c 37 (Maßskizze)
Bild 2 Die Akku-Triebwagen 581—616 der DR
Bild 3 AT 613/614 (1967)
Bild 4 AT 587/588 in Eisenach (1968)
Bildbeschaffung: Verfasser

11 TM 450 mit etwa 325 kWh eingebaut. Dadurch erhöhte sich der Fahrbereich von 200 auf 250 km. Die beiden Treibachsen jeweils am Kurzkuppelende wurden durch eigenbelüftete Hauptstrommotoren in Tatzlagerbauweise angetrieben. Die Fahrmotoren waren verbessert worden, indem die Motorgehäuse nur noch einteilig ausgeführt worden waren, um das Eindringen von Öl aus dem Tatzlager in das Motorgehäuse zu unterbinden. Die Kommutatoren konnten durch im Wagenfußboden angeordnete Klappen gewartet werden. Bei den 18 Doppelwagen kamen insgesamt drei Motortypen zum Einbau. Die AT 581/582 und 583/584 erhielten noch eine Schützensteuerung mit 11 Fahrstufen. Die anderen AT rüstete man mit einer Fahrschaltersteuerung aus, die das Einstellen von 10 Fahrstufen ermöglichte. Damit wurde aus heute unverständlichen Gründen auf die Ausführung als Zugsteuerung verzichtet, denn die etwas billigere Ausführung der Fahrschaltersteuerung gegenüber der Schützensteuerung rechtfertigt diese Entscheidung kaum. Die Fahrschalter erhielten die sogenannte Totmannskurbel, mit denen durch Loslassen der Steuerstrom unterbrochen und über einen weiteren Kontakt, der in diesem Fall geschlossen wurde, der Zugbegleiter mit Alarmklingel herbeigerufen wurde. Die restlichen elektrischen Schaltgeräte befanden sich in besonderen Schränken auf den Führerständen. Die ersten beiden AT hatten noch eine Kurzschlußbremsstufe, auf die bei den folgenden AT verzichtet wurde. Mit diesen Ausrüstungen waren einfache, betriebssichere Fahrzeuge geschaffen worden. Die ersten Versuchsfahrten fanden im März 1926 auf den Strecken Rangsdorf—Zossen und Großwusterwitz—Genthin statt, die zufriedenstellend verliefen, so daß in den nächsten Jahren die weiteren AT dieser Bauart bestellt wurden. Das Publikum stellte damals an den Fahrkomfort noch keine besonderen Ansprüche. Auf dazu geeigneten Strecken wurden im Bedarfsfall zweiachsige Beiwagen mitgeführt, die der VB-Serie 140 angehörten. Die AT 581/582 und 583/584, die beim Bw Cottbus in Dienst gestellt worden waren, hatte die DRG dann etwa 1930 zum Bw Kassel Hbf umgesetzt. Dort wurden sie 1943 neben drei „*Wittfeld*"-AT bei Bombenangriffen zerstört und danach ausgemustert. 1945 befanden sich im Gebiet der heutigen DB 11 AT dieser Bauart, die ohne Umbau weiterbetrieben wurden. Sie erhielten hier die Baureihenbezeichnung ETA 179. Kleinere Verbesserungen erhöhten die Betriebssicherheit. Bis 1960 wurden die ETA 179 bei der DB dann ausgemustert. Im Bereich unserer DR waren 5 AT der Reichsbahn-Bauart verblieben: AT 585/586, 587/588, 589/590, 591/592 und 613/614. Der AT 585/586 brannte 1946 teilweise aus, so daß der Wagen 585 in einen Personenwagen umgebaut und der Wagen 586 verschrottet werden mußten. Die anderen 4 AT waren bis 1950 abgestellt, da die Batterien verbraucht waren. Während die „*Wittfeld*"-Wagen restlos ausschieden, wurden ab 1953 die vier neueren AT wieder aufgearbeitet. Diese blieben, wie auch vorher, im Bw Gotha beheimatet. Der AT 613/614 erhielt anläßlich einer Untersuchung versuchsweise Stahlbatterien. Nach 2maligem Brand einiger Zellen wurden sie aber wieder gegen Bleibatterien getauscht. Die ausgebauten Stahlbatterien sind meines Wissens noch heute als Pufferbatterien bei der Oberweißbacher Bergbahn in Verwendung. Der AT 591/592 mußte nach einem Brand im Jahre 1965 ausgemustert werden. Die restlichen 3 AT schieden bis 1968 dann ebenfalls aus. Der Wagenkasten des AT 589/590 wurde nach einer längeren Abstellzeit von „Freunden der Eisenbahn" wieder lauffähig hergerichtet und vorläufig für das Verkehrsmuseum Dresden sichergestellt. Damit endete bei der DR die Ära des Akkumulatortriebwagens.

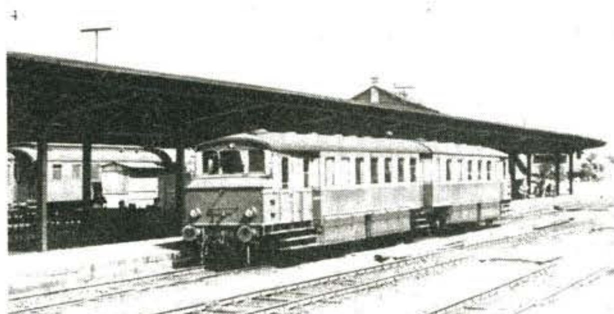
2



3



4



Mitteilungen des DMV

Neugründungen von Arbeitsgemeinschaften in:

755 Lübben
Vorsitzender: Klaus-Dieter Jupe, Kastanienallee 80
8251 Nossen-Eula
Vors.: Herr Hans-Jürgen Galistel, Hauptstr. 53
9701 Rebesgrün
Vors.: Herr Günter Kühn, Hauptstr. 104
50 Erfurt
Vors.: Herr Stephan Heinrich, Emdener Str. 10
21 Pasewalk
Vors.: Herr Siegfried Wegner, Große Ziegelstr. 11
232 Grimmen
Vors.: Herr Erhard Kroschwald, Dr.-Kurt-Fischer-Str. 5
Weitere Interessenten zur Mitarbeit in der AG werde noch gesucht
42 Merseburg
Vors.: Herr Klaus-Dieter Steinäcker, Marx-Engels-Pl. 33
48 Naumburg
Vors.: Herr Manfred Zenner, Neuengüter 25

Kommission „Freunde der Eisenbahn" des Präsidiums

Nachstehend wird der Terminkalender für Veranstaltungen und Sonderzugfahrten als Vorausschau für 1979 bekanntgegeben. Die Angaben erfolgen ohne Gewähr und werden rechtzeitig durch konkrete Veröffentlichungen der einzelnen Bezirksvorstände ergänzt. Wir bitten deshalb, von Anfragen an die Bezirksvorstände abzusehen.

Terminkalender 1979

7. April, Sonderzugfahrt (Sf) Halle; Leipzig—Dresden mit 02 201.
9. Juni, Sf Bezirksvorstand (BV) Magdeburg; Güsten—Belzig mit BR 01 + 02 Belzig—Brandenburg mit 62 015.
10. Juni, Sf BV Dresden—Elsterwerda—Riesa—Döbeln—Meißen—Dresden mit 03 001 + BR 50; Besichtigung des Bw Nossen.
10. Juni, Sf BV Schwerin im Raum Wittenberge.
1. Juli, Sf BV Schwerin; Wismar—Kröpelin mit BR 103.
1. Juli, Sf BV Schwerin; Bad Doberan—Kühlungsborn.
7. Juli bis 22. Juli, 4. August bis 19. August, Arbeitseinsätze im Selketal.
1., 15. und 29. Juli, 17. und 26. August, 16. September, Sonderfahren der Traditionsbahn Radebeul—Radeburg.
8. September, Sf BV Erfurt; Weimar—Bad Berka mit BR 91.
15.—23. September, Triebfahrzeugausstellung in Dessau „30 Jahre DDR — 50 Jahre RAW —100 Jahre Ellok" (RAW Dessau, VMD, DMV).
An den Wochenenden werden dazu voraussichtlich von den Bezirksvorständen Berlin, Dresden und Erfurt Sonderzüge eingesetzt.

Bezirksvorstand Berlin

Sonderfahrt am 19. Mai 1979 mit BR 01.5 Kohle von Berlin-Lichtenberg über Wriezen—Kietz—Strausberg nach Berlin-Lichtenberg. Abfahrt ca. 8.00 Uhr, Rückkehr ca. 16.30 Uhr. Teilnahmepreis einschl. Plakette und Broschüre 20,— M/Person; keine Ermäßigungen möglich. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit.
Anmeldungen mittels Postanweisung bis zum 20. April 1979 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142. Fahrkarten, Broschüren und Plaketten werden per Post zugeschickt.

Bezirksvorstand Cottbus

Am 9. Juni 1979 verkehrt ein Sonderzug der Pioniereisenbahn Cottbus mit beiden Dampflok. Bahnhof Freundschaft (in Cottbus) ab 10.00 Uhr. Teilnahmepreis 5,— M/Person. Anmeldungen mittels Postanweisung bis zum 30. April 1979 an: Herrn Hans Dörschel, 75 Cottbus, Forster Str. 104.

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 und 2/1978 beachten!

Bezirksvorstand Greifswald

Sonderfahrt am 12. Mai 1979 von Pasewalk über Neubrandenburg—Stralsund Hbf nach Putbus. Rückfahrt über Stralsund—Rügendamm—Greifswald. Folgende Lokomotiven kommen zum Einsatz: BR 01^5, 03^{10} und 41. Voraussichtl. Abfahrtzeit ab Pasewalk: 7.00 Uhr. Rückkehr in Pasewalk gegen 17.00 Uhr. Vorbestellungen an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Greifswald, 22 Greifswald, Johann-Stelling-Str. 30 (Reichsbahndirektion).

Am 2. Februar 1979 verstarb im Alter von 75 Jahren der Ehrenpräsident des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP)

Herr Konrad Füchsel

Mit ihm verlieren die Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde einen aktiven Förderer des Modellbahngedankens, der als langjähriger Präsident des MOROP großen Anteil am Aufbau und an der Festigung dieser internationalen Organisation hatte.

Wir werden Konrad Füchsel ein ehrendes Gedenken bewahren.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Wer hat — wer braucht?

Zum Wiederaufbau einer teilzerstörten Fahrzeug- und Dokumentensammlung werden gesucht: Lok- u. Wagenmodelle in H0, alle Fabrikate u. Zeiten; Dokumente aller Art über Modelleisenbahnen u. Eisenbahnen. Kauf oder Tausch gegen entsprechendes Material. Angebote mit Preis oder Gegenforderung bitte an Werner Ilgner, 934 Marienberg, Freiberger Str. 10.
3/1 Suche: Bilder u. Material von deutschen u. ausl. Dampflok sowie *Holzborn* „Dampflok" 1 u. 2, *Gerlach* „Dampflokarchiv".
3/2 Biete: *Rehse*-Bausätze BR E 44, E 18, E 94 (teilw. Bau beg.), $H0_e$-Artikel, Formsignale u. Drehscheibe in H0; Modellbahnliteratur, Suche: *„Der Modelleisenbahner"*, Jahrg. 1952—1977; PIKO VT u. VB 33, *Herr*-Schmalspurartikel; BR 23, 50, 84, 91.
3/3 Biete: Schallplatte „01-99"; Eisenbahn- u. Straßenbahnliteratur. Suche: div. Literatur über Dampflok u. Straßenbahnen.
3/4 Biete: Personen- u. Güterwagen, $H0_e$, *Technomodell*. Suche: Personen- u. Güterwagen, $H0_e$, *Herr*.
3/5 Biete: Eisenbahn-Jahrbücher 1963, 1975, 1976; Modelleisenbahnkalender 1969, 1971. Suche: Eisenbahn-Jahrbücher 1968, 1970, 1971; Modelleisenbahnkalender 1961, 1962, 1963, 1966.

3/6 Suche: Dampflokfotos von Frankreich. Biete: Lokfotos DR/PKP/ČSD/MÁV.
3/7 Suche: Loks in Nenngr. N (auch Eigenbau). Biete: E 70, TT.
3/8 Suche für H0: E 18, E 19, E 94, BR 50 (Bausatz od. Eigenbau) u. BR 84. Biete im Tausch: BR 42.
3/9 Wer fertigt Vergrößerungen Format 10 × 14 cm an?
3/10 Biete: *„Das Signal"*, Hefte 21—26, 29—35. *„Der Modelleisenbahner"*, Hefte 2—4/74, 6—9/74, 10—12/74, 1—5/75, 11/76, 3,5/77; *„Die Modelleisenbahn"* Bd. 2.
Suche: *„Der Modelleisenbahner"*, Hefte 4/70, 5/72, 7/75; *„Modellbahn-Praxis"*, Hefte 2, 4, 12—14; *„Bauten auf Modellbahnanlagen"*, *„Modellbahnhandbuch"*; *„Kleine Eisenbahn, kurz und bündig"*.
3/11 Suche: Beschreibungen von Dampflok u. Tender aus der Zeit 1927—1945.
3/12 Biete: *„Der Modelleisenbahner"*, Hefte 5/76, 11/77. Suche: *„Der Modelleisenbahner"*, div. Einzelhefte 1963—1977.
3/13 Biete: *„Das Signal"* Hefte 20—28, 32, 34. Suche: BR 01^5 u. 35.1, Nenngr. N.
3/14 Suche BR 91, 94, Nenngr. TT, (Eigenbau).
3/15 Biete: *„Der Modelleisenbahner"*, Jahrg. 1968—1974; suche dto. 1954—1958, Einzelhefte 2, 4, 5, 9, 12/59, 1, 12/60; Schmalspurfahrzeuge von *Herr* (auch Teile od besch.); Fotos von Eisenbahnen in Sachsen.
3/16 Biete: *„Dampflokarchiv"*, Bd. 1. Suche: BR 91, H0.
3/17 Biete: H0, BR 23, 42, 50, 91; Eisenbahnfotos u. Dias. Suche: Schmalspurfahrzeuge, $H0_e$.
3/18 Suche: Kursbuch DR 1963.
3/19 Biete: Straßenbahntriebwagen- u. Anhängerstandmodelle für TT (motorisierungsfähig), modernere Bauart. Suche: Kohlenstaubbehälterwagen, H0, aus früherer Produktion.
3/20 Suche: $H0_e$, Dampflok u. in TT BR 01, 52, 120, 110, 250 (Eigenbau od. Umbauanleitungen).
3/21 Biete: H0, BR 86; außerdem unvollst. E 18 von *Rehse* für Bastler.
3/22 Biete: Farbdias der Loks BR 01^5, 03, 52, 110 und 130 im Betriebsdienst. Suche: Farbdias der BR P8, G8, 78, 62, 23^{10}, 41, $02,65^{10}$.
3/23 Biete: Schmalspurbahn, Nenngr. 0. Suche: Fahrzeuge Nenngr. 0 u. größer; auch defekt, nur Tausch.
3/24 Biete: Modellstraßenbahn, 12 mm Spurw. im Tausch gegen zwei Lok BR 92 od. 81 TT-Start.
3/25 Biete u. tausche Material üb. Straßenbahnen d. DDR. Suche: „Der Modelleisenbahner", Jahrg. 1970; Modellstraßenbahnfahrzeuge $H0_m$, auch reperaturbed.; ältere Straßenfahrzeuge *ESPEWE* sowie alte H0-Stromabnehmer von *PIKO*.
3/26 Suche: „Der Modelleisenbahner", alle Jahrgänge; *Märklin-* u. *Bing*-Blechspielzeug; alte Dampfmaschinen, hergestellt bis 1945, zu kaufen od. im Tausch gegen H0- u. $H0_e$-Triebfahrzeuge (teils Eigenbau).
3/27 Tausche: Gehäuse BR 84 gegen Gehäuse BR 99 von *Herr* u. *Herr*-Schmalspurgüter- u. -rollwagen.

Herr Helmut Klein aus Ruhla beschäftigt sich eifrig mit dem Umbau handelsüblicher Lkw-Modelle im Maßstab 1:87. Was er dabei inzwischen schon alles gebastelt hat, darüber können wir auf dieser Seite nur einen Ausschnitt aus seinem Schaffen zeigen. Vielleicht regt aber den einen oder den anderen Leser das Betrachten der Fotos einmal an, sich auch einem solchen Umbau zu widmen.

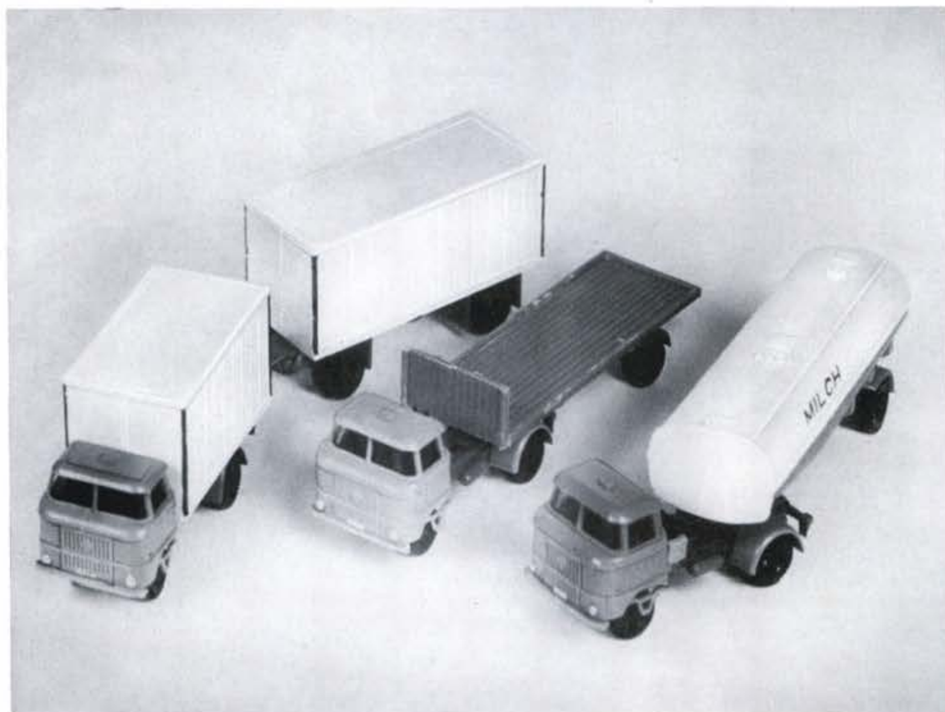


Bild 1 v. l. n. r.: W 50, Koffer-Triebwagen mit Kofferhänger, W 50, Zugmaschine mit Auflieger für Baumaterial und Container, W 50, Zugmaschine mit Auflieger für den Milchtransport.

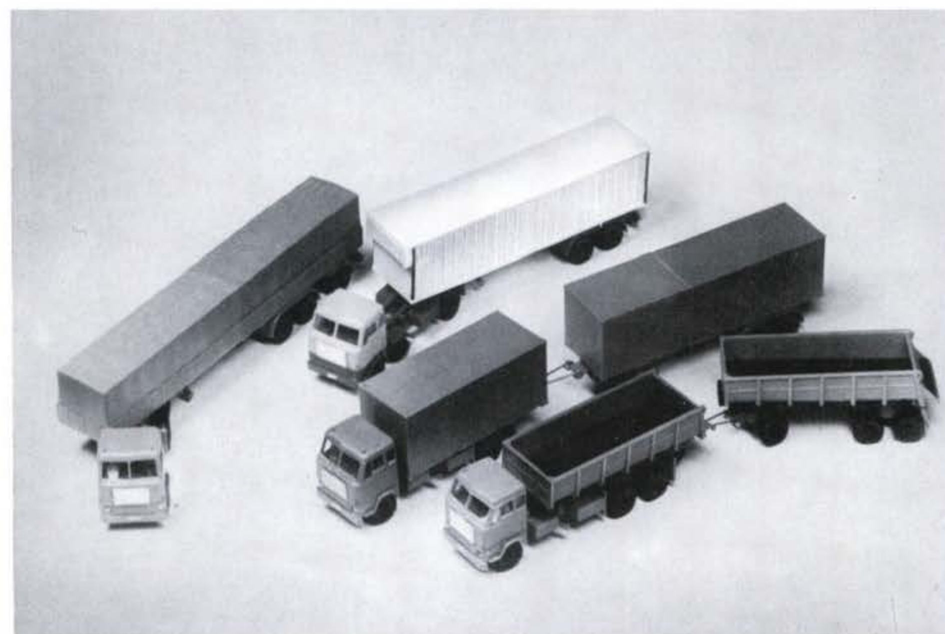


Bild 2 v. l. n. r.: Volvo-Sattelzugmaschine mit 3achsigem Auflieger, Volvo-Sattelzugmaschine mit Kühlauflieger, Volvo, 2achs. Triebwagen mit 3achsigem Hänger, Volvo-Hinterkipper mit Hänger zum Hinterkippen.

Selbst gebaut



Bild 3 links: W 50, Tankfahrzeug, rechts: Zementtransporter.

Fotos: Horst Stein, Ruhla

ISSN 0026-7422

